



## Informazioni su questo libro

Si tratta della copia digitale di un libro che per generazioni è stato conservata negli scaffali di una biblioteca prima di essere digitalizzato da Google nell'ambito del progetto volto a rendere disponibili online i libri di tutto il mondo.

Ha sopravvissuto abbastanza per non essere più protetto dai diritti di copyright e diventare di pubblico dominio. Un libro di pubblico dominio è un libro che non è mai stato protetto dal copyright o i cui termini legali di copyright sono scaduti. La classificazione di un libro come di pubblico dominio può variare da paese a paese. I libri di pubblico dominio sono l'anello di congiunzione con il passato, rappresentano un patrimonio storico, culturale e di conoscenza spesso difficile da scoprire.

Commenti, note e altre annotazioni a margine presenti nel volume originale compariranno in questo file, come testimonianza del lungo viaggio percorso dal libro, dall'editore originale alla biblioteca, per giungere fino a te.

## Linee guide per l'utilizzo

Google è orgoglioso di essere il partner delle biblioteche per digitalizzare i materiali di pubblico dominio e renderli universalmente disponibili. I libri di pubblico dominio appartengono al pubblico e noi ne siamo solamente i custodi. Tuttavia questo lavoro è oneroso, pertanto, per poter continuare ad offrire questo servizio abbiamo preso alcune iniziative per impedire l'utilizzo illecito da parte di soggetti commerciali, compresa l'imposizione di restrizioni sull'invio di query automatizzate.

Inoltre ti chiediamo di:

- + *Non fare un uso commerciale di questi file* Abbiamo concepito Google Ricerca Libri per l'uso da parte dei singoli utenti privati e ti chiediamo di utilizzare questi file per uso personale e non a fini commerciali.
- + *Non inviare query automatizzate* Non inviare a Google query automatizzate di alcun tipo. Se stai effettuando delle ricerche nel campo della traduzione automatica, del riconoscimento ottico dei caratteri (OCR) o in altri campi dove necessiti di utilizzare grandi quantità di testo, ti invitiamo a contattarci. Incoraggiamo l'uso dei materiali di pubblico dominio per questi scopi e potremmo esserti di aiuto.
- + *Conserva la filigrana* La "filigrana" (watermark) di Google che compare in ciascun file è essenziale per informare gli utenti su questo progetto e aiutarli a trovare materiali aggiuntivi tramite Google Ricerca Libri. Non rimuoverla.
- + *Fanne un uso legale* Indipendentemente dall'utilizzo che ne farai, ricordati che è tua responsabilità accertarti di farne un uso legale. Non dare per scontato che, poiché un libro è di pubblico dominio per gli utenti degli Stati Uniti, sia di pubblico dominio anche per gli utenti di altri paesi. I criteri che stabiliscono se un libro è protetto da copyright variano da Paese a Paese e non possiamo offrire indicazioni se un determinato uso del libro è consentito. Non dare per scontato che poiché un libro compare in Google Ricerca Libri ciò significhi che può essere utilizzato in qualsiasi modo e in qualsiasi Paese del mondo. Le sanzioni per le violazioni del copyright possono essere molto severe.

## Informazioni su Google Ricerca Libri

La missione di Google è organizzare le informazioni a livello mondiale e renderle universalmente accessibili e fruibili. Google Ricerca Libri aiuta i lettori a scoprire i libri di tutto il mondo e consente ad autori ed editori di raggiungere un pubblico più ampio. Puoi effettuare una ricerca sul Web nell'intero testo di questo libro da <http://books.google.com>



*att. uff. 14.5*



MINISTERO DEI TRASPORTI

FERROVIE DELLO STATO

RELAZIONE

PER L'ANNO FINANZIARIO

1944-1945

R. BIBLIOTECA  
NAZIONALE  
ROMA  
ATTI  
UFFICIALI  
**14**  
**5**



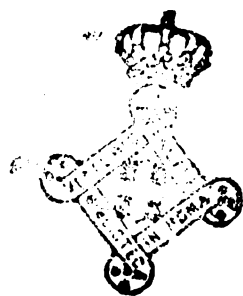
DIREZIONE GENERALE FERROVIE DELLO STATO — SERVIZIO RAGIONERIA  
UFFICIO STATISTICA

PIAZZA DELLA CROCE ROSSA — ROMA

1953











an. 107. 14-5



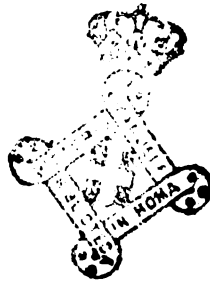
MINISTERO DEI TRASPORTI

FERROVIE DELLO STATO

RELAZIONE

PER L'ANNO FINANZIARIO

1944-1945



DIREZIONE GENERALE FERROVIE DELLO STATO — SERVIZIO RAGIONERIA  
UFFICIO STATISTICA

PIAZZA DELLA CROCE ROSSA — ROMA

1953

---

ROMA — TIPOGRAFIA OPERAIA ROMANA — VIA EMILIO MOROSINI, 17 — ROMA



**INDICE**  
**DEI CAPITOLI**

<b>PARTE PRIMA</b> <b>CARATTERISTICHE E RISULTATI DELL'ESERCIZIO</b>	
<b>PARTE SECONDA</b> <b>I VARI SERVIZI</b> <b>E LE</b> <b>GESTIONI SPECIALI</b>	<b>CAPO I</b> <i>Ordinamento e attività generale dell'Azienda</i>
	<b>CAPO II</b> <i>Linee ed impianti</i>
	<b>CAPO III</b> <i>Trazione e materiale rotabile</i>
	<b>CAPO IV</b> <i>Personale</i>
	<b>CAPO V</b> <i>Movimento e traffico</i>
	<b>CAPO VI</b> <i>Commerciale</i>
	<b>CAPO VII</b> <i>Approvvigionamenti</i>
	<b>CAPO VIII</b> <i>Istituto sperimentale</i>
	<b>CAPO IX</b> <i>Navi-traghetto</i>
	<b>CAPO X</b> <i>Risultati finanziari</i>
<b>A L L E G A T I</b>	

**N. B. - Un punto (●) che sostituisca un dato statistico sta a indicare che il dato stesso non è stato rilevato.**



# INDICE

<i>Lettera del Sig. Direttore Generale F. S. al Sig. Ministro dei Trasporti</i> . . . . .	Pag.	xI
<i>Risposta del Sig. Ministro dei Trasporti</i> . . . . .	»	xIII

## PARTE PRIMA

### CARATTERISTICHE E RISULTATI DELL'ESERCIZIO 1944-1945

PERSONALE . . . . .	Pag.	3
LINEE ED IMPIANTI . . . . .	»	4
Danni di guerra alle linee. — Lunghezza della rete.		
MATERIALE ROTABILE . . . . .	»	8
APPROVVIGIONAMENTI . . . . .	»	9
ESERCIZIO E TRAFFICO . . . . .	»	10
RISULTATI FINANZIARI . . . . .	»	11
Entrate e spese. — Coefficiente di esercizio. — Situazione patrimoniale.		

## PARTE SECONDA

### I VARI SERVIZI E LE GESTIONI SPECIALI

CAPO I. — ORDINAMENTO E ATTIVITÀ GENERALE DELL'AZIENDA . . . . .	Pag.	21
1. Provvedimenti legislativi. — 2. Cariche ed organi supremi dell'Amministrazione. — 3. Contratti. — 4. Partecipazione a congressi, conferenze e riunioni nazionali e internazionali. — 5. Partecipazione ad esposizioni, mostre e fiere nazionali e internazionali. — 6. Propaganda turistica.		
CAPO II. — LINEE ED IMPIANTI . . . . .	»	23
<i>Lunghezza della rete.</i> — 1. Lunghezza reale della rete esercitata dalle Ferrovie dello Stato. — 2. Linee a doppio binario. — 3. Linee esercitate con Dirigente Centrale e con Dirigente Unico . . . . .		
<i>Elettrificazione.</i> — <i>Produzione e distribuzione di energia elettrica.</i> — 4. Lunghezza delle linee elettrificate. — 5. Linee in corso di elettrificazione. — 6. Condutture primarie entrate in funzione nell'esercizio 1944-45. — 7. Condutture primarie in corso di esecuzione. — 8. Consistenza degli impianti per la trazione elettrica (efficienti e no) al 30 giugno 1945. — 9. Centrali elettriche. — 10. Energia elettrica . . . . .		
<i>Sorveglianza delle linee.</i> — 11. Vigilanza delle linee. — 12. Passaggi a livello . . . . .		
<i>Manutenzione.</i> — 13. Spese per la manutenzione. — 14. Manutenzione dell'armamento in appalto. — 15. Revisione dell'armamento e ripassatura. — 16. Massicciata. — 17. Diserbamento chimico delle linee e dei piazzali delle stazioni. — 18. Rinnovamenti e rafforzamenti di binari. — 19. Ricostruzione delle linee. — 20. Programma generale di sistemazione degli armamenti. — 21. Stato di consistenza degli armamenti pesanti — 22. Saldatura delle rotaie . . . . .		
<i>Nuovi impianti e miglioramenti nelle linee, stazioni, depositi ed officine in conto aumento patrimoniale.</i> — 23. Spese per lavori in conto patrimoniale e miglioramento. — 24. Apparati centrali, di blocco e di segnalamento . . . . .		



<i>Ampliamento e sistemazione delle stazioni e delle fermate.</i> — 25. Potenzialità di stazioni e fermate agli effetti del servizio merci . . . . .	Pag. 37
<i>Impianti di illuminazione.</i> — 26. Illuminazione degli uffici e delle stazioni. — 27. Illuminazione dei treni e delle locomotive. — 28. Illuminazione elettrica dei segnali . . . . .	» 37
<i>Impianti diversi.</i> — 29. Impianti telegrafici e telefonici. — 30. Impianti meccanismi speciali. — 31. Orologi, stadere e bilance . . . . .	» 39
<i>Officine e cantieri del Servizio Lavori e Costruzioni (punto 32)</i> . . . . .	» 40
<i>Notizie varie.</i> — 33. Appalti e contratti. — 34. Controversie con gli appaltatori. — 35. Liquidazione di lavori in conto spese complementari ed in conto spese patrimoniali. — 36. Espropriazioni ed asservimenti. — 37. Incendi attribuiti al passaggio delle locomotive. — 38. Concessioni diverse. — 39. Vendite, permuta ed acquisti. — 40. Consegna dei piazzali esterni e delle strade d'accesso alle stazioni. — 41. Affitti attivi e passivi. — Proventi diversi . . . . .	» 41
<i>Progetti e lavori eseguiti per conto dell'Amministrazione delle Poste e Telegrafi.</i> — 42. Progetti e costruzioni di edifici postali e telegrafici. — 43. Case economiche per postelettroniche. — 44. Impianti elettrici ed elettromeccanici . . . . .	» 43
<b>CAPO III. — TRAZIONE E MATERIALE ROTABILE</b> . . . . .	» 45
<i>Danni agli impianti e al materiale.</i> — 1. Danni agli impianti. — 2. Danni al materiale rotabile . . . . .	» 45
<i>Dotazione di materiale rotabile.</i> — 3. Consistenza del parco delle Ferrovie dello Stato al 30 giugno 1945. — 4. Ordinazione e costruzione di nuovi rotabili. — 5. Quantità media dei rotabili atti al servizio e di quelli fuori servizio per riparazione . . . . .	» 47
<i>Percorrenze e consumi.</i> — 6. Consumo di energia elettrica. — 7. Utilizzazione delle automotrici . . . . .	» 48
<i>Riparazioni al materiale rotabile.</i> — 8. Riparazione delle locomotive nei depositi. — 9. Riparazione delle locomotive e dei carri riscaldatori nelle officine di grande riparazione dell'Amministrazione. — 10. Riparazione delle automotrici nelle officine di grande riparazione dell'Amministrazione. — 11. Riparazione dei veicoli nelle officine di grande riparazione dell'Amministrazione. — 12. Riparazione dei veicoli nelle squadre rialzo. — 13. Riparazione dei veicoli nelle officine private. — 14. Riparazione dei tachimetri per locomotive e degli attrezzi pneumatici . . . . .	» 49
<i>Economie diverse.</i> — 15. Rigenerazione lubrificanti usati. — 16. Riutilizzo guancialetti felpati e otturatori di feltro per boccole di veicoli . . . . .	» 52
<b>CAPO IV. — PERSONALE</b> . . . . .	» 55
1. Consistenza effettiva del personale. — 2. Quantitativo medio di personale durante l'esercizio 1944-45. — 3. Spese di personale. — 4. Servizi appaltati. — 5. Concorsi. — 6. Assunzioni. — 7. Riassunzioni. — 8. Licenziamenti. — 9. Aspettative. — 10. Cessazioni dal servizio di agenti di ruolo. — 11. Provvedimenti disciplinari. — 12. Sussidi ad agenti. Sussidi ad Istituti privati di educazione. — 13. Istruzione professionale. — 14. Fondo pensioni e sussidi. — 15. Opera di previdenza a favore del personale. — 16. Case economiche per i ferrovieri. — 17. Cooperative edilizie ferroviarie. — 18. Mutui al personale. — 19. Fondo di garanzia per le cessioni . . . . .	» 55
<i>Dopolavoro ferroviario.</i> — 20. Notizie generali . . . . .	» 68
<i>Servizi sanitari.</i> — 21. Personale sanitario. — 22. Visite sanitarie. — 23. Morbosità complessiva. — 24. Morbosità da cause comuni. — 25. Infortuni. — 26. Malaria. — 27. Quiescenze. — 28. Igiene e profilassi delle malattie infettive. — 29. Mezzi di soccorso. — 30. Assistenza medica, farmaceutica ed ospedaliera, cure speciali e balneo-termali, forniture di protesi. — 31. Laboratorio di psicotecnica . . . . .	» 69
<b>CAPO V. — MOVIMENTO E TRAFFICO</b> . . . . .	» 75
<i>Servizio viaggiatori e bagagli.</i> — 1. Entità del traffico viaggiatori. Biglietti venduti. — 2. Quantità di viaggiatori trasportati e viaggiatori-km. — 3. Prodotto del servizio viaggiatori. — 4. Entità e prodotto del servizio bagagli. — 5. Percorrenza giornaliera dei treni viaggiatori. — 6. Percorrenza delle carrozze e composizione dei treni viaggiatori. — 7. Principali comunicazioni internazionali ed interne. — 8. Prenotazione posti ordinari nei treni viaggiatori. — 9. Servizi speciali con treni viaggiatori e servizi con carrozze della C.I.C.L. — 10. Trasporti postali . . . . .	» 75

<i>Servizio merci.</i> — 11. Entità del traffico merci. Tonnellate e carri caricati. — 12. Prodotto del servizio merci. — 13. Ripartizione del traffico merci per provenienza e destinazione. — 14. Percorrenze dei treni merci e dei carri. — 15. Utilizzazione delle locomotive dei treni merci. — 16. Tonnellaggio caricato e prodotto delle principali merci trasportate per conto del pubblico. — 17. Traffico ai porti. — 18. Trasporti merci a G.V. con sovratassa di acceleramento. — 19. Trasporti derrate. — 20. Treni merci rapidi per l'inoltro dei carri completi. — 21. Trasporti delle merci a collette. — 22. Binari di raccordo e concessioni di carico e scarico in punto determinato . . . . .	Pag. 79
23. <i>Inconvenienti di esercizio</i> . . . . .	» 85
<b>CAPO VI. — COMMERCIALE</b> . . . . .	» 87
1. Servizio interno viaggiatori e bagagli. — 2. Servizio internazionale viaggiatori e bagagli. — 3. Servizio merci interno. — 4. Servizio merci cumulativo e di corrispondenza. — 5. Servizio merci internazionale. — 6. Servizi doganali. — 7. Contenzioso. — 8. Vertenze ed indennizzi per danni, alle persone e alle cose, conseguenti ad infortuni. — 9. Indennizzi per anomalie nei trasporti delle cose. — 10. Compagnia Italiana Turismo ed altre agenzie viaggiatori in Italia e all'estero. — 11. Caffè-ristoratori e concessioni varie. — 12. Concessioni contrattuali per riduzioni di tariffa. — 13. Trasporti merci marittimi, fluviali e stradali, a sussidio della ferrovia. — 14. Impiego delle casse mobili. — 15. Istituto Nazionale Trasporti. — 16. Controllo dei prodotti.	
<b>CAPO VII. — APPROVVIGIONAMENTI</b> . . . . .	» 97
1. Condizioni generali del mercato delle forniture. — 2. Notizie generali sulle forniture. — 3. Spese incontrate per gli acquisti. — 4. Combustibili solidi. — 5. Combustibili liquidi, lubrificanti e affini. — 6. Materiale rotabile, natanti e automezzi. — 7. Pezzi di ricambio per rotabili, macchinari d'officina e accessori. — 8. Materiali diversi. — 9. Tipolitografia. — 10. Gestione copertoni da carri. — 11. Sede di Roma. — 12. Commissioni incetta e acquisti. — 13. Sede di Verona. — 14. Riepilogo delle ordinazioni (esclusi carboni e materiali per la Provvista e per altre Amministrazioni). — 15. Magazzini e movimento delle scorte. — 16. Manipolazione dei materiali nei magazzini. — 17. Monopolio carboni e metalli . . . . .	» 97
18. <i>Gestione speciale viveri « La Provvista »</i> . . . . .	» 114
<b>CAPO VIII. — ISTITUTO SPERIMENTALE</b> . . . . .	» 117
1. Organizzazione ed attività dell'Istituto. — 2. Studi e relazioni normali e speciali.	
<b>CAPO IX. — NAVI-TRAGHETTO (Servizio delle navi-traghetto).</b> . . . . .	» 123
<b>CAPO X. — RISULTATI FINANZIARI</b> . . . . .	» 127
1. Premessa. — 2. Dati e raffronti generali . . . . .	» 127
<i>Entrate.</i> — 3. Titoli delle entrate e loro raffronto. — 4. Prodotti del traffico. — 5. Introiti fuori traffico. — 6. Entrate eventuali . . . . .	» 128
<i>Spese.</i> — 7. Titoli di spesa e loro raffronto. — 8. Spese di personale. — 9. Spese di combustibile per la locomozione. — 10. Spese d'energia elettrica per la trazione dei treni. — 11. Spese per la manutenzione del materiale rotabile. — 12. Spese per la manutenzione ordinaria delle linee e degli impianti di trazione elettrica. — 13. Lavori straordinari dipendenti dalla guerra. — 14. Altre spese ordinarie. — 15. Spese complementari. — 16. Spese accessorie. — 17. Coefficiente d'esercizio. — 18. Spese straordinarie . . . . .	» 129
<i>Situazione patrimoniale.</i> — 19. Conto generale del patrimonio. — 20. Liquidazione generale . . . . .	» 133
<i>Servizi contabili finanziari e di riscontro.</i> — 21. Lavori contabili e finanziari. — 22. Riscontro della Corte dei Conti . . . . .	» 135





## A L L E G A T I

N.	1. Principali provvedimenti legislativi e ministeriali e principali ordini di servizio disposti durante l'esercizio 1944-45 . . . . .	Pag. 139
	» 2. Situazione generale del personale al 30 giugno 1945 . . . . .	» 145
	» 3. Cartina delle linee rimaste efficienti e delle linee interrotte durante la guerra (1943-1945) . . . . .	» 146
	» 4. Cartina della situazione della Rete ferroviaria dello Stato al 30 giugno 1945 . . . . .	» 147
	» 5. Elenco e situazione delle linee al 30 giugno 1945 . . . . .	» 149
	» 6. Cartina dei danni alle Officine di Grande Riparazione . . . . .	» 165
	» 7. Cartina dei danni ai Depositi Locomotive . . . . .	» 166
	» 8. Cartina dei danni alle Squadre Rialzo . . . . .	» 167
	» 9. Consistenza dei lavori eseguiti e da eseguire al 31 maggio 1945 nei Compartimenti di Firenze, Ancona e in quelli a sud di essi . . . . .	» 168
	» 10. Elenco dei principali danni di forza maggiore e conseguenti interruzioni dell'esercizio . . . . .	» 170
	» 11. Elenco dei raddoppiamenti e dei quadruplicamenti di binari attivati, in corso di lavoro od approvati nell'esercizio 1944-45 . . . . .	» 172
	» 12. Elenco dei lavori alle opere d'arte in muratura e in cemento armato, ultimati o in corso al 30 giugno 1945 . . . . .	» 173
	» 13. Elenco dei lavori alle gallerie e al corpo stradale, ultimati o in corso al 30 giugno 1945 . . . . .	» 177
	» 14. Elenco dei lavori per la sistemazione dei ponti metallici, ultimati o in corso di esecuzione al 30 giugno 1945 . . . . .	» 179
	» 15. Elenco dei lavori per l'ampliamento e la sistemazione delle stazioni e delle fermate, ultimati o in corso di esecuzione al 30 giugno 1945 . . . . .	» 182
	» 16. Elenco dei lavori per la sistemazione dei magazzini, depositi, officine, ecc. ultimati o in corso di esecuzione al 30 giugno 1945 . . . . .	» 185
	» 17. Elenco dei lavori relativi al servizio d'acqua, agli impianti termici, di riscaldamento, igienici e di ventilazione, platee lavaggio carri, servizio antincendi, servizio automezzi, in corso o ultimati al 30 giugno 1945 . . . . .	» 188
	» 18. Nuovi impianti, ampliamenti, sistemazioni di case cantoniere, fabbricati alloggi, dormitori, case economiche, ecc. ultimati o in corso al 30 giugno 1945 . . . . .	» 190
	» 19. Progetti e lavori eseguiti per conto dell'Amministrazione delle Poste e Telegrafi . . . . .	» 191
	» 20. Danni per cause belliche al materiale rotabile di trazione . . . . .	» 192
	» 21. Danni per cause belliche al materiale rotabile veicoli . . . . .	» 193
	» 22. Parco rotabili (mezzi di trazione, rotabili automotori, veicoli, carrelli stradali e trattrici) . . . . .	» 194
	» 23. Rotabili ordinati e in costruzione negli esercizi 1943-44 e 1944-45 . . . . .	» 195
	» 24. Danni per cause belliche ai Magazzini del Servizio Approvvigionamenti . . . . .	» 196
	» 25. Danni per cause belliche ai Depositi Combustibili del Servizio Approvvigionamenti . . . . .	» 197
	» 26. Danni per cause belliche alle Agenzie Marittime e dei Carboni, del Servizio Approvvigionamenti . . . . .	» 200
	» 27. Danni per cause belliche ai Magazzini, Depositi Combustibili ed altri Impianti periferici del Servizio Approvvigionamenti (Suddivisione per categorie di materiali) . . . . .	» 200
	» 28. Riassunto delle quantità e prodotti dei viaggiatori e computo dei viaggiatori-km. . . . .	» 201
	» 29. Confronto tra il carico merci per il pubblico dell'esercizio 1944-45 e quello dell'esercizio precedente, per Compartimenti . . . . .	» 202

N.	30. Carico complessivo per Compartimenti, di merci e bestiame . . . . .	Pag.	203
»	31. Carico complessivo per mesi, di merci e bestiame . . . . .	»	204
»	32. Specificazione del carico secondo la provenienza . . . . .	»	206
»	33. Tonnellaggio e prodotto delle principali merci trasportate a carro completo . . . . .	»	207
»	34. Movimento delle merci importate dalle ferrovie estere . . . . .	»	210
»	35. Movimento delle merci esportate sulle ferrovie estere . . . . .	»	212
»	36. Movimento delle merci verificatosi con le reti delle ferrovie secondarie italiane . . . . .	»	214
»	37. Conto generale del patrimonio al 30 giugno 1945 . . . . .	»	216
»	38. Liquidazione generale . . . . .	»	218
»	39. Dimostrazione degli elementi costitutivi del Patrimonio netto della Azienda e loro variazioni nel 1944-45 . . . . .	»	219
»	40. Attività di natura industriale . . . . .	»	220
»	41. Situazione delle scorte di magazzino e dei materiali in corso di regolarizzazione . . . . .	»	221
»	42. Situazione dei Fondi di riserva per le spese complementari e vari . . . . .	»	222
»	43. Bilancio 1944-45 — Conto della parte ordinaria Entrate e Spese (al netto), . . . . .	»	224
»	44. Elenco delle partite detratte per ridurre al netto il bilancio della Parte ordinaria . . . . .	»	226
»	45. Sviluppo, per articoli, dei capitoli della Entrata e della Spesa 1944-45 e confronto col 1943-44 . . . . .	»	234
»	46. Entrata. — Capitoli 1 e 2. — Riassunto dei prodotti del traffico . . . . .	»	252
»	47. Coefficienti d'esercizio per gli anni finanziari 1944-45 e 1943-44 . . . . .	»	253
»	48. Coefficienti d'esercizio per gli anni finanziari 1944-45 e precedenti fino al 1915-16 . . . . .	»	254
»	49. Anticipazioni del Tesoro ed entrate autorizzate per far fronte alle spese di carattere patrimoniale . . . . .	»	256
»	50. Anticipazioni del Tesoro ed entrate autorizzate per far fronte alle spese di riparazione e di ricostruzione in dipendenza dei danni e delle distruzioni causate dalla guerra . . . . .	»	260
»	51. Dimostrazione delle somme impegnate e di quelle pagate dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1945 per spese di carattere patrimoniale (compreso il rinnovamento del materiale rotabile) . . . . .	»	261
»	52. Dimostrazione delle spese di personale per stipendi, paghe, competenze accessorie, assegni e compensi speciali al lordo delle ritenute . . . . .	»	262

## AL SIG. MINISTRO DEI TRASPORTI

S E D E

*Nell'imminenza dell'approvazione, da parte del Parlamento, cui è già stato presentato, del conto consuntivo dell'Amministrazione ferroviaria per l'esercizio 1944-45, può ora vedere la luce anche l'unita Relazione sulla gestione di quell'ormai lontano e travagliato periodo.*

*La documentazione che essa contiene delle condizioni eccezionali nelle quali la gestione ferroviaria ebbe a svolgersi nella ultima fase delle vicende belliche del nostro Paese, conserva intatto un interesse che, se non è più diretto ed attuale, resta pur sempre di grande rilievo sul piano della continuità dell'Azienda, lueggiando i molteplici aspetti di quel periodo nel quale doveva, ad un tempo, toccarsi il limite estremo delle profonde incisioni operate dalla guerra nella rete ferroviaria dello Stato, nei suoi mezzi di esercizio, nella sua stessa organizzazione, ma anche iniziarsi, sia pur faticosamente, l'immane sforzo della ricostruzione.*

*E' questo, infatti, l'esercizio all'inizio del quale il progresso delle operazioni militari, che portò il fronte a spostarsi dalla linea del Garigliano a quella che fu poi detta la « linea gotica », seminò tutto il territorio compreso fra le due linee del cumulo più spaventoso, per estensione e gravità, di rovine di quante ne soffrirono insieme, durante tutta la guerra, tutte le altre parti del territorio nazionale, rovine alle quali, non solo non si sottrassero, ma particolarmente soggiacquero gli impianti ferroviari che ne uscirono tutti profondamente sconvolti, molti interamente annientati.*

*D'altra parte, lo spostamento del fronte, consentì, bensì, col ritorno a Roma del Governo legittimo, la ricostruzione nella capitale anche della Direzione Generale dell'Azienda e il ripristino dell'unità della rete dell'Italia meridionale e centrale ; ma provocò, nel contempo, la totale interruzione, con i compartimenti del Nord, dei rapporti che erano stati con essi, sia pure parzialmente e precariamente mantenuti, fino allora, dagli uffici centrali rimasti nella capitale anche dopo la costituzione a Verona di una nuova Direzione Generale ad opera del Governo di Salò. Inoltre lo sgombero, da parte delle truppe tedesche, di Firenze, sede degli importanti uffici centrali del Servizio Materiale e Trazione, degli Uffici della Contabilità dei prodotti del traffico e di quelli del Controllo dei prodotti del servizio merci cumulativo italiano e del servizio viaggiatori e bagagli, si accompagnò all'estremo tentativo di trasferirne al Nord il personale, le attrezzature e le scritture ; tentativo, in parte fallito, ma che tuttavia pose gli uffici suddetti in una grave crisi di funzionamento dalla quale, soprattutto quelli del Controllo e della Contabilità dei prodotti, non si sollevarono che dopo un lungo e faticoso processo di riassetamento.*

*Nonostante tutto, l'esercizio 1944-45 è anche quello nel quale, come si è detto, ebbe inizio, là dove la guerra passò, l'opera della ricostruzione, anche se fortemente limitata, per i pochi mezzi finanziari messi a disposizione dal Tesoro dello Stato, che assommarono soltanto a due miliardi e mezzo di lire ; per la difficoltà di reperire i mezzi materiali e strumentali necessari ; per gli obbiettivi immediati che dovette forzatamente proporsi e cioè quelli di tendere, il più rapida-*



mente possibile e con i soli e pochi mezzi rimasti ancora utilizzabili, al ripristino di un minimo di servizi indispensabili per le necessità della guerra che intanto proseguiva e, solo, subordinatamente a questi, per i più stretti ed urgenti bisogni delle popolazioni civili.

Ma il bilancio, fra ciò che la guerra continuò a distruggere ed a sconvolgere, là dove le operazioni militari progredirono o sostarono, e ciò che la ricostruzione restituì al Paese, là dove la guerra era passata, fu, purtroppo, largamente passivo e solo sullo scorcio dell'esercizio 1944-45, con la cessazione delle operazioni militari su tutto il territorio nazionale e con la riunificazione delle due parti nelle quali le unità della rete e dell'Azienda erano state da quasi due anni spezzate, si posero le premesse per volgere la parabola del programma ricostruttivo, decisamente in ascesa.

L'indipendente faticoso operare delle due parti della Azienda, rimaste divise, come il territorio nazionale, dalla mobile linea del fronte, le gravi limitazioni imposte all'esercizio dalle enormi distruzioni operate dalla guerra, il generale sconvolgimento dei servizi anche amministrativi, a causa delle misure di sfollamento dei principali centri urbani, delle perdite di documenti, delle enormi difficoltà delle comunicazioni, tutti gli aspetti della realtà di quest'ultimo travagliato esercizio di guerra, traspariscono in ogni capitolo e, può dirsi, in ogni pagina del testo della presente Relazione.

Contenuto e dati in essa esposti rivelano e documentano la restrizione subita dall'attività dell'Azienda, in relazione allo stato di inefficienza di gran parte degli impianti, del materiale e degli altri mezzi di esercizio, nonchè in dipendenza della situazione generale del Paese.

Anche la forma dell'esposizione che, presenta per ogni argomento, separatamente, i dati e le notizie relative all'attività dell'Azienda al Nord ed al Sud dell'Italia, ne sottolinea ad ogni passo, la spezzata e indipendente unità, e, nella sua frammentarietà e nella disarmonia dello sviluppo delle varie trattazioni, in rapporto alla loro rispettiva importanza, rivela le frequenti lacune della documentazione specialmente statistica che, nonostante il lungo, paziente ed assiduo lavoro di ricerca non è stato sempre possibile interamente colmare.

Ciò nonostante, l'insieme degli elementi che si sono potuti raccogliere ed ordinare offre un quadro sintetico sufficientemente completo di tutte le più notevoli attività dell'Azienda nel quinto ed ultimo esercizio di guerra e, per riflesso, dell'opera prestata dal suo personale, dovunque ed in tutti i settori, mirabile, nelle eccezionali vicende di quell'esercizio e nelle enormi difficoltà superate.

La Relazione illustra anche, ampiamente, i risultati finanziari della gestione che il conto consuntivo per l'esercizio in questione, concreta in un disavanzo di poco più di 8 miliardi di lire, la cui significazione, peraltro, non può, ovviamente, non essere posta in relazione alle particolari condizioni nelle quali quell'esercizio si svolse.

IL DIRETTORE GENERALE

G. Di Raimondo

Dott. Ing. GIOVANNI DI RAIMONDO  
Direttore Generale delle Ferrovie dello Stato

SEDE

*Ho letto con il più vivo interesse la relazione sulla gestione delle Ferrovie dello Stato per l'esercizio 1944-45, che, ponendo in rilievo le condizioni eccezionali nelle quali si svolse il servizio ferroviario durante l'ultima fase della guerra, offre una testimonianza quanto mai significativa dello sforzo che si è dovuto di poi compiere per riportare questo importantissimo settore della vita economica del Paese alla situazione normale.*

*Il periodo che comprende il suddetto esercizio vide la continuazione della frattura del territorio nazionale e, conseguentemente, della rete ferroviaria; l'inizio del faticoso cammino della ricostruzione in una parte di quel territorio, mentre ancora nell'altra si accumulavano immani distruzioni; vide anche gli sforzi, che a volte assunsero il carattere di una lotta eroica, per mantenere in piedi l'organismo ferroviario, tanto e ripetutamente mutilato, per restituirne alla vita le parti colpite.*

*Questa lotta è stata un fatto morale prima che materiale, ed ha avuto un valore come di vessillo di rinnovate speranze di rinascita. L'ansia di ripresa che l'animò — e che non derivava soltanto dall'azione degli organi dirigenti, ma anche dallo spirito d'iniziativa e dall'attaccamento all'Azienda dei singoli ferrovieri — sta a significare ed a provare non solo la capacità di sopravvivenza dell'organismo ferroviario, ma anche le ragioni della sua insopprimibile necessità quale servizio fondamentale per la vita del Paese.*

IL MINISTRO  
Mattarella



**PARTE PRIMA**

**CARATTERISTICHE E RISULTATI**

**DELL'ESERCIZIO 1944-45**





---

---

## PERSONALE

**Considerazioni generali e situazione del personale al 30 giugno 1945.** — La consistenza totale del personale, che al 30 giugno 1944 era registrata in 201.468 unità, discese a 200.196 al 30 giugno 1945, con una diminuzione di 1.272 unità.

Le variazioni di maggior rilievo interessarono il personale di ruolo che aumentò di 4.831 unità e quello aspirante sussidiario che diminuì di 4.439 unità. Il personale contrattista aumentò di 613 unità. Diminuirono: il personale sussidiario di 442 unità, quello straordinario di 146 unità, i pensionati riutilizzati di 1.114 unità, il personale femminile di 575 unità.

Il forte aumento del personale di ruolo si deve attribuire al fatto che la Direzione Generale di Verona, in seguito al Decreto Interministeriale 23 aprile 1944, n. 274, della Repubblica Sociale, dispose il passaggio a ruolo degli agenti sussidiari, dopo 3 anni di servizio e 1.000 giorni di presenza (vedi Cap. IV, punto 1).

**Agenti addetti all'esercizio.** — Considerando soltanto il personale addetto all'esercizio, cioè quello che prestava servizio ferroviario vero e proprio escluse le categorie sotto elencate, la consistenza al 30 giugno 1945 risultava di 184.777 agenti con un aumento di 5.631 unità rispetto ai 179.146 esistenti al 30 giugno 1944.

Le categorie di personale escluse sono le seguenti: distaccati alla Gestione Speciale Viveri « La Provvida », ad altre Amministrazioni, al Dopolavoro ferroviario, ai Sindacati, ai Gabinetti del Ministro e dei Sottosegretari, al Comando Militare Alleato, alla Polizia ferroviaria. Sono inoltre esclusi gli agenti in servizio militare e quelli che erano sollevati o sospesi per motivi politici.

---

## LINEE ED IMPIANTI FISSI

**Danni di guerra alle linee.** — Durante l'esercizio 1944-1945 continuarono le distruzioni e le devastazioni in conseguenza della guerra. La maggior parte delle linee della rete subì danni di varia entità. La cartina schematica allegato N. 3 indica le linee interrotte. La cartina non si riferisce ad una data determinata : qualunque linea o tratto di linea che nel periodo dal 1943 al 1945 risultò interrotta per qualsiasi numero di giorni (escluse soltanto le interruzioni di brevissima durata) è indicata col segno tratteggiato di linea interrotta. Col segno intero (per uno o per entrambi i binari) si indicano le linee, o meglio i binari, rimasti efficienti durante tutta la guerra. Tuttavia una parte di queste ultime linee ebbe ugualmente e per cause varie, interruzioni di esercizio, pur essendo rimasto sempre efficiente l'armamento.

La consistenza dei lavori di ricostruzione eseguiti e da eseguire, al 31 maggio 1945, nei Compartimenti a sud di Bologna, alle linee e agli impianti, di competenza del Servizio Lavori, risulta nel prospetto allegato N. 9.

**Danni subiti dalle linee più importanti.** — La linea *Modane-Torino-Genova* subì nell'esercizio 1944-45 e nel precedente, varie interruzioni per cause belliche. Al 30 giugno 1945 si arrivava da Genova e Torino fino a Meana, con lunghi tratti però a binario unico.

La *Genova-Roma* rimase interrotta per tutto l'esercizio da Sarzana a Civitavecchia. Al 30 giugno 1945, iniziata già l'opera di ricostruzione, si arrivava da Roma fino a Rosignano, a trazione a vapore e con binario unico quasi per l'intero percorso.

Interruzioni varie per tutto l'esercizio subì la linea trasversale *Torino-Milano-Venezia-Trieste*. Al 30 giugno 1945 si andava da Torino a Brescia (a binario unico) e da Cervignano a Trieste. Il resto della linea era interrotto.

La linea *Torino-Fossano-Savona* ebbe le maggiori interruzioni tra Fossano e San Giuseppe di Cairo, per l'intero esercizio, salvo brevi tratti successivamente ripristinati, e tra San Giuseppe e Savona, per quasi tutto l'esercizio, a causa della distruzione del Ponte sul Torrente Letimbro tra Sella e Santuario.

La *Fossano-Ventimiglia* rimase interrotta varie volte e per tutto l'esercizio ed oltre, a sud di Borgo S. Dalmazzo fino a Ventimiglia. Inoltre dal 28 aprile 1945, per la distruzione del grande viadotto di Cuneo, si dovette seguire la via di Cuneo Gesso-Borgo S. Dalmazzo, con notevole peggioramento del servizio.

La interruzione più grave sulla linea *Domodossola-Milano* fu quella del Ponte sul Ticino fra Dormelletto e Sesto Calende, durata circa 300 giorni (fino al 10 gennaio 1946), che richiese il trasbordo dei viaggiatori. Nessuna interruzione fra Sesto Calende e Milano, come pure sulla linea *Chiasso-Milano*.

La linea *Milano-Bologna-Firenze-Roma* venne esercitata per molti mesi a binario unico, a trazione a vapore, da Milano a Piacenza. Tale tratto venne interrotto nel settembre 1944

e successivamente (il Ponte sul Po nell'aprile 1945). Il tratto Piacenza-Prato venne interrotto per l'intero esercizio. Al 30 giugno 1945 si andava da Bologna a Firenze su un binario solo a trazione a vapore. L'interruzione Firenze-Arezzo si protrasse per tutto il 1944-45 ed oltre, mentre da Arezzo a Roma si poté effettuare il servizio su binario unico a vapore dal settembre 1944, con doppio binario da Orte a Roma, salvo alcuni tratti a semplice in corrispondenza di ponti ancora in parte disastriati.

Sulla *Milano-Tortona-Genova* restò interrotto il 4 settembre 1944 il Ponte sul Ticino sotto Pavia, dopo che fin dal 16 luglio era stato interrotto il Ponte sul Po tra Cava Manara e Bressana. Tali interruzioni perdurarono per tutto l'esercizio ed oltre. Si effettuò limitato servizio, anche con binario unico a vapore, tra i vari punti di interruzione.

Anche la linea *Alessandria-Piacenza*, interrotta fra S. Nicolò e Piacenza il 6 luglio 1944, venne esercitata, a binario unico, fino a S. Nicolò, con servizio limitato, per tutto l'esercizio ed oltre.

La linea *Brennero-Verona* dopo aver sofferto danni e interruzioni durante il 1943-44, era regolarmente in esercizio al 1° luglio 1944. Venne successivamente interrotta dal 3 agosto tra Mezzocorona e Verona e dal settembre tra Brennero e Mezzocorona. Fra Trento e Verona l'interruzione si protrasse fino al 18 giugno 1945, giorno in cui venne effettuato il primo treno di servizio, su binario unico e con trazione a vapore.

La *Verona-Bologna* rimase interrotta per tutto l'esercizio da Verona a Ostiglia, mentre da Ostiglia a Bologna poterono essere effettuati treni a vapore su alcuni tratti.

Dal 7 novembre 1944 ebbero inizio le interruzioni sulla *Fortezza-S. Candido*. La intera linea rimase fuori esercizio per circa 6 mesi dal maggio 1945 in poi.

La linea *Mestre-Udine-Tarvisio* subì varie e numerose interruzioni, fin dal 15 luglio 1944. Alla data del 15 giugno 1945 risultava in esercizio nell'intero Compartimento di Venezia la sola linea Mestre-Udine (a semplice binario).

La *Udine-Monfalcone* rimase interrotta dal 9 luglio fra Gorizia e Monfalcone e dal 28 dicembre 1944 tra Udine e Gorizia, fino oltre la fine dell'esercizio.

Il Ponte sul Po a Ferrara venne interrotto l'11 luglio 1944. La linea *Padova-Bologna* già interrotta altrove fin dal precedente esercizio, non era ripristinata ancora al giugno 1945.

Dopo varie interruzioni e limitazioni di servizio, la linea *Genova-Ventimiglia* fu chiusa all'esercizio nell'aprile 1945. Il tratto Genova-Vado venne esercitato nuovamente, a semplice binario, dal 14 giugno successivo.

La linea *Bologna-Lecce* subì l'interruzione più grave, per quasi tutto l'esercizio, nel tratto Ancona-Ortona, dove più a lungo la guerra aveva sostato. Da Ortona a Lecce si erano verificate interruzioni nell'esercizio precedente, mentre nel 1944-45 la situazione si normalizzò, salvo i ponti a binario unico, presso Ortanova e sull'Ofanto.

La linea pontremolese *Sarzana-Fidenza* rimase interrotta dal gennaio 1945, fino oltre la fine dell'esercizio.

La *Pisa-Firenze* subì gravi distruzioni e numerose interruzioni. Tra l'altro rimase fuori esercizio dal 10 luglio 1944 per circa 6 mesi, indi venne riattivata con un solo binario.

Il giorno 5 maggio 1944, avvicinandosi il passaggio del fronte, rimase interrotta in più punti la linea *Orte-Falconara*. Riattivata l'anno successivo (12 maggio 1945), venne esercitata a vapore da Fabriano a Falconara ancora per molti mesi.

La linea *Pescara-Roma* rimase interrotta invece dal marzo 1944 in poi, cioè precedentemente alla *Orte-Falconara*, data la sua posizione più meridionale. Al 30 giugno 1945 si andava a trazione a vapore da Roma a Carsoli.

Sulla linea *Roma-Napoli direttissima* si dovette istradare il traffico via Cecchina-Campo Leone fino al maggio 1945, per l'interruzione di importanti opere d'arte fra Roma Casilina e Campo Leone. La linea funzionò per il resto, sebbene con limitato servizio, a binario unico e trazione a vapore.

Anche la linea *Roma-Cassino-Napoli*, dopo aver subito come la precedente, interruzioni nel 1943-44, poté funzionare nel 1944-45 con limitato servizio. Essa venne riconsegnata alle F.S. dalle autorità militari di occupazione il 1° marzo 1945.

Come le precedenti, anche la linea *Napoli-Foggia*, interrotta nel 1943-44, poté funzionare successivamente, con trazione a vapore.

Tutte le *linee continentali a sud di Napoli*, pur avendo subito interruzioni nell'esercizio precedente, vennero più o meno regolarmente esercitate nel 1944-45, ad eccezione della *Napoli-Reggio Calabria* poichè il Ponte sul Petrace venne riattivato solo il 1° giugno 1945 dopo diversi mesi di interruzione.

Non subirono interruzioni di esercizio le linee *Potenza-Brindisi e Bari-Taranto*.

Alcuni tratti secondari siciliani rimasero a lungo interrotti, mentre tutte le principali *linee della Sicilia*, già interrotte, furono riattivate entro il 1944.

In Sardegna il tratto *Olbia-Olbia Marittima*, fuori esercizio dal giugno 1944, per danni agli impianti marittimi di Isola Bianca, rimase interrotto fino oltre il 30 giugno 1946.

#### **Esercizio delle linee della Val Padana in conseguenza dei danni subiti dai ponti di attraversamento del Po.**

*Linea Torino-Alessandria* (Ponte tra Bivio Sangone e Moncalieri). L'esercizio non venne mai interrotto.

*Linea Mortara-Alessandria* (Ponte tra Torreberetti e Bozzole Monte). — Interrotta dal 27 luglio 1944. Riattivata a binario unico il 22 settembre stesso anno. Interrotta nuovamente l'11 ottobre 1944 e riattivata nel dicembre successivo. Interrotta ancora dal 3 al 29 gennaio 1945 e dal 3 al 18 febbraio stesso anno. Successivamente riattivata e interrotta di nuovo, venne ripristinata a binario unico nel novembre 1946 e tale rimase fino a tutto il 1948. Riattivato il doppio binario normale a fine 1948.

*Linea Milano-Voghera* (Ponte tra Cava Manara e Bressana Bottarone). — Il bombardamento subito nel mese di luglio 1943 ne provocò l'interruzione completa per 16 giorni. Il servizio venne effettuato con elettromotrici fino alle sponde. In data 16 luglio 1944 si ebbe la distruzione totale del ponte (trasbordo dei viaggiatori). Dal 24 marzo al 17 aprile 1945, il tratto da Pavia al Ponte rimase interrotto. Nel mese di maggio 1945 servizio su binario unico a vapore e ponte sempre interrotto (trasbordo). Riattivato il ponte sul Po con un solo binario (trazione elettrica) il 1° novembre 1945.

*Linea Milano-Piacenza* (Ponte tra Santo Stefano Lodigiano e Piacenza). — Limitato il servizio a binario unico a vapore sulla intera linea nel mese di aprile 1944. Interruzione completa da Codogno a Piacenza nel gennaio 1945. Successivamente ripreso il servizio fino all'aprile 1945. In tale mese si ebbe una interruzione del ponte.

Nel mese di ottobre 1945 il ponte era riattivato in via provvisoria con binario unico elettrificato. Successivamente venne iniziata la costruzione del nuovo ponte.

*Linea Verona-Bologna* (Ponte tra Ostiglia e Revere). — Il tratto rimase interrotto dal mese di luglio 1944, in seguito a numerosi bombardamenti ed alla distruzione totale del ponte. Riattivazione provvisoria a vapore in luglio 1945, e a trazione elettrica nel dicembre 1945.

*Linea Padova-Bologna* (Ponte tra Occhiobello e Pontelagoscuro). — Nell'esercizio 1944-45 il ponte rimase interrotto per 306 giorni. Esso non aveva subito danni nell'esercizio precedente. Le interruzioni andarono dall'11 al 21 luglio 1944, dal 5 al 19 agosto, dal 2 al 30 settembre e dal 9 ottobre 1944 (interruzione definitiva). L'interruzione continuò per tutto il 1945-46 fino all'autunno del 1946.

Ecco la situazione riassuntiva, al 30 giugno 1945, di tutti i ponti sul Po :

L I N E A	TRA LE STAZIONI DI	SITUAZIONE DEL PONTE
Airasca-Cuneo . . . . .	Villafranca-Moretta . . . . .	in esercizio (interrotta linea a nord di Villafranca)
Torino-Alessandria . . . . .	Bivio Sangone-Moncalieri . . . . .	in esercizio
Chivasso-Asti . . . . .	Chivasso-S. Sebastiano . . . . .	interrotto
Casale M.-Vercelli . . . . .	Casale M.-Bivio Mortara . . . . .	in esercizio (interrotta linea Casale-Mortara)
Casale M.-Mortara . . . . .		
Novara-Alessandria . . . . .	Torreberetti-Bozzole Monte . . . . .	in esercizio
Milano-Voghera . . . . .	Cava Manara-Bressana . . . . .	interrotto
Milano-Bologna . . . . .	S. Stefano Lod.-Piacenza . . . . .	interrotto
Cremona-Castelvetro . . . . .	Cremona-Castelvetro . . . . .	interrotto
Brescia-Parma . . . . .	Casalmaggiore-Mezzani R. . . . .	interrotto
Verona-Modena . . . . .	Borgoforte-Motteggiana . . . . .	interrotto
Verona-Bologna . . . . .	Ostiglia-Revere . . . . .	interrotto
Padova-Bologna . . . . .	Occhiobello-Pontelagoscuro . . . . .	interrotto

**Lunghezza della rete.** — La lunghezza della rete esercitata subì nell'esercizio 1944-45 una diminuzione di Km. 1.370,7. Essa, al 30 giugno 1945, era di Km. 11.210,4 in confronto di Km. 12.581,1 dell'esercizio precedente.

La rete elettrificata al 30 giugno 1945 era di Km. 2.308, contro Km. 3.427,9 dell'esercizio precedente, mentre il totale delle linee a doppio binario risultava di Km. 1.173,8 contro Km. 2.808,5 dell'esercizio precedente.

La situazione della rete al 30 giugno 1945 è rappresentata nella cartina allegato N. 4, mentre nel successivo prospetto allegato N. 5 sono riportate le lunghezze chilometriche delle varie linee e tratti di linee esercitati a doppio e a semplice binario, a trazione elettrica e a vapore, nonchè dei vari tratti interrotti e di quelli efficienti ma non esercitati.

Durante l'esercizio 1944-45 non vennero poste in servizio, a causa delle vicende belliche, nuove condutture elettriche primarie, mentre al 30 giugno 1945 erano sospesi tutti i lavori di elettrificazione di nuove linee e di costruzione di nuove condutture, già iniziati precedentemente.

**Nuovi impianti e miglioramenti di quelli esistenti.** — Pur attraverso le difficoltà della guerra continuò lo sviluppo dei lavori, come risulta in dettaglio nella Parte II, Capo II°.

**Manutenzione delle linee.** — Le vicende della guerra ostacolarono fortemente i lavori di manutenzione delle linee. Vennero effettuate, durante l'esercizio 1944-45, revisioni di binario per km 242, si provvide alla ripassatura dell'armamento per km 2410, furono ripristinati binari per km 1800. Inoltre il risanamento e il ricarico della massicciata vennero effettuati per una estesa totale di circa km 75 di binario (per i dettagli e riferimenti all'esercizio precedente vedi Cap. II, titolo «Manutenzione»).

---

## MATERIALE ROTABILE

**Dotazione di materiale rotabile.** — La dotazione del materiale rotabile (scartamento ordinario e ridotto) al 30 giugno 1945 era la seguente.

Le locomotive elettriche, elettromotrici ed elettrotreni a corrente continua a 3000 volts erano complessivamente 875 di fronte a 1.793 alla stessa data del 1943.

La dotazione del parco delle locomotive a vapore e delle automotrici era di 4.541 unità rispetto a 5.011 dell'esercizio 1942-43.

La consistenza delle carrozze diminuì da 8.157 al 30 giugno 1943 a 1.535 al 30 giugno 1945 e quella dei bagagliai e postali da 4.438 a 940.

Il parco dei carri diminuì di 97.449 unità passando da 142.954 al 30 giugno 1943 a 45.505 al 30 giugno 1945.

Le diminuzioni di materiale rotabile verificatesi durante il periodo 1943-1945 sono da ascriversi in massima parte alle distruzioni subite per fatti di guerra. Inoltre delle unità indicate in dotazione al 30 giugno 1945, soltanto una parte erano efficienti e atte al servizio (vedi allegato N. 22).

**Nuovo materiale rotabile.** — Il materiale entrato in servizio per nuova costruzione durante l'esercizio fu il seguente: 13 elettromotrici, 3 carrozze e 1.478 carri.

Il materiale in costruzione alla data del 30 giugno 1945 era costituito da: 75 locomotive elettriche, 18 elettromotrici, 387 carrozze, 80 bagagliai e 12.067 carri.

**Manutenzione del materiale rotabile.** — I dati riguardanti le riparazioni del materiale rotabile, per l'esercizio 1944-45, sono molto incompleti. Quelli che si sono potuti rilevare sono indicati nel testo della Parte II, Capo III°.

---

## APPROVVIGIONAMENTI

**Spese per gli approvvigionamenti.** — La crisi nel campo degli approvvigionamenti si aggravò ulteriormente nell'esercizio 1944-45, a causa degli ultimi sviluppi delle operazioni belliche, le quali, specialmente investendo i grandi centri industriali, progressivamente restrinsero, fino ad annullarle, le possibilità di rifornimento di materie prime che l'Italia settentrionale ancora aveva nell'esercizio precedente. Nell'Italia centromeridionale, il perdurare delle operazioni belliche, i guasti causati dalla guerra, la carestia di materie prime, la grave deficienza nelle comunicazioni, nonchè la penuria di materiali ed altre cause ostacolarono seriamente la riorganizzazione del Paese.

All'Amministrazione ferroviaria venne quindi a mancare, anche nell'esercizio 1944-45, quasi completamente ogni libertà di movimento, tanto negli acquisti quanto nella custodia delle scorte, essendo rigido il controllo tedesco al Nord e perdurando il regime armistiziale al Sud.

L'attività di approvvigionamento si esplicò, fin quasi alla fine dell'esercizio, a causa del frazionamento in due parti del territorio nazionale, con due organizzazioni, una per il Nord e l'altra per il Centro-Sud, le quali ebbero, pur nel quadro degli approvvigionamenti, compiti diversi e dovettero affrontare difficoltà di natura pure diversa, l'una provvedendo a fronteggiare soltanto fabbisogni di esercizio ed altri di carattere contingente, e l'altra dovendo provvedere soprattutto a quanto necessario per la riattivazione, sia pure provvisoria, delle linee e degli impianti ed ai fabbisogni immediati di esercizio.

In materia di acquisto, l'aggravarsi delle condizioni di emergenza dei mercati rese inevitabile l'introduzione di altre deroghe alle normali pratiche procedurali nella conclusione dei contratti e nei pagamenti, nonchè l'attuazione di altre riforme strutturali, sempre di carattere contingente, aventi di mira il decentramento provvisorio degli acquisti per trarre il massimo profitto dalle possibilità offerte dal commercio e dalla produzione locale, che costituirono per molti mesi le principali se non uniche fonti di approvvigionamento.

La gestione contabile e amministrativa delle scorte, già notevolmente influenzata nell'esercizio precedente dagli eventi bellici, continuò a svolgersi faticosamente.

Di ordine diverso, nel Nord e nel Centro-Sud, fu anche l'attività nei riguardi della custodia delle scorte; negli impianti della regione padana si dovette essenzialmente provvedere, nei limiti delle possibilità, ad evitare dispersioni dei materiali di scorta, mentre nell'Italia centromeridionale l'attività venne rivolta principalmente alla rilevazione dei danni ed al recupero, riordinamento e sistemazione delle scorte, nei limiti delle possibilità materiali, invero ristrette per insufficienza di mezzi a disposizione e per la situazione di fatto delle installazioni di magazzino.



Il livello dei prezzi dei materiali di fornitura aumentò di non poco nel corso dell'esercizio, come pure divenne più marcata la frattura nel sistema dei prezzi nazionali, determinatasi già nel precedente esercizio in conseguenza delle operazioni di guerra.

La spesa per gli approvvigionamenti durante l'esercizio 1944-45 risultò di milioni 1.795,5 di fronte a milioni 1.433,6 dell'esercizio precedente, con un aumento di milioni 361,9 dovuto solo in piccola parte a maggiori forniture, specialmente per le necessità della ricostruzione ferroviaria, ed in maggior parte all'influenza dell'aumento di prezzi.

Inoltre vennero spesi milioni 6,6 per materiali approvvigionati per conto dell'Amministrazione delle Poste e Telegrafi e di vari altri Ministeri, contro milioni 14,2 nell'esercizio precedente.

Dai dati di cui sopra sono escluse le spese per la Gestione Speciale Viveri «La Provvida».

---

## ESERCIZIO E TRAFFICO

A causa delle vicende belliche, non fu possibile effettuare la rilevazione dei dati delle percorrenze delle locomotive e dei treni e di quelli relativi ai consumi, ad eccezione del consumo di energia elettrica, per il quale si rimanda al Capo III della Parte Seconda.

Per quanto riguarda i dati e i prodotti del traffico si rimanda al Capo V della Parte Seconda ed allegati del Servizio Commerciale e al Capo X e relativi allegati del Servizio Ragioneria.

---

## RISULTATI FINANZIARI (AL NETTO)

**Entrate e spese.** — I risultati finanziari dell'esercizio 1944-45, confrontati con quelli dell'esercizio precedente, sono riassunti nel prospetto che segue :

	ENTRATE				SPESE			
	1944-45	1943-44	Differenza	%	1944-45	1943-44	Differenza	%
	milioni				milioni			
Prodotti del traffico . . . . .	7.289,3	6.525,3	+ 744,0	+ 11,40				
Introiti diversi . . . . .	364,7	250,3	+ 114,4	+ 45,71				
<b>TOTALE ENTRATE D'ESERCIZIO</b>	<b>7.634,0</b>	<b>6.775,6</b>	<b>+ 858,4</b>	<b>+ 12,67</b>				
Entrate eventuali . . . . .	172,6	28,8	+ 143,8	+ 499,30				
<b>IN COMPLESSO</b>	<b>7.806,6</b>	<b>6.804,4</b>	<b>+ 1.002,2</b>	<b>+ 14,73</b>				
Spese di esercizio:								
ordinarie . . . . .					14.559,0	7.763,6	+ 6.795,4	+ 87,53
complementari . . . . .					718,0	594,0	+ 124,0	+ 20,88
<b>TOTALE SPESE D'ESERCIZIO</b>					<b>15.277,0</b>	<b>8.357,6</b>	<b>+ 6.919,4</b>	<b>+ 82,79</b>
Spese accessorie . . . . .					654,3	703,0	- 48,7	- 6,93
<b>IN COMPLESSO</b>					<b>15.931,3</b>	<b>9.060,6</b>	<b>+ 6.870,7</b>	<b>+ 75,83</b>
Disavanzo della gestione . .					8.124,7	2.256,2	+ 5.868,5	+ 260,10

Come rilevasi dal prospetto, nell'esercizio 1944-45 si ebbe un aumento del 15% circa nelle entrate ed un aumento dell'88% circa nelle effettive spese ordinarie di esercizio e del 21% circa nelle spese complementari.

L'aumento verificatosi nei *prodotti* (11,40%), fu dovuto prevalentemente al combinato effetto dell'incremento del traffico, conseguente alla riattivazione di molte linee distrutte o danneggiate dalla guerra, nell'Italia centro-meridionale ed insulare, regioni dalle quali il

fronte di combattimento si era venuto gradualmente allontanando, e dell'ulteriore contrazione del traffico nelle linee al nord della linea gotica, ove il fronte di combattimento si stabilizzò per oltre nove mesi, dando luogo a continue distruzioni da parte dell'aviazione delle Forze armate Alleate, al fine di intralciare o impedire i rifornimenti e gli spostamenti delle truppe nemiche.

**DETTAGLIO DELLE SPESE SOSTENUTE NELL'ESERCIZIO  
E CONFRONTO CON QUELLE DELL'ESERCIZIO PRECEDENTE**

TITOLI DELLE SPESE	1944-45	1943-44	Differenza	%
	milioni			
<i>Spese ordinarie:</i>				
Paghe e competenze accessorie del personale escluso quello delle officine . . . . .	6.603,5	3.474,4	+ 3.129,1	+ 90,06
Spese generali di personale . . . . .	3.234,5	1.805,6	+ 1.428,9	+ 79,14
Spese generali diverse . . . . .	472,0	182,7	+ 289,3	+ 158,35
Carbone, carburanti ed energia elettrica per la trazione dei treni e delle navi traghetto . . . . .	1.403,1	552,4	+ 850,7	+ 154,00
Manutenzione delle linee . . . . .	717,3	396,5	+ 320,8	+ 80,91
Manutenzione dei rotabili . . . . .	1.120,0	705,0	+ 415,0	+ 58,87
Forniture e spese diverse, indennizzi, noli e servizi secondari	841,0	647,0	+ 194,0	+ 29,98
Lavori straordinari dipendenti dalla guerra . . . . .	167,6	—	+ 167,6	ex novo
<b>TOTALE SPESE ORDINARIE . .</b>	<b>14.550,0</b>	<b>7.763,6</b>	<b>+ 6.795,4</b>	<b>+ 87,53</b>
<i>Spese complementari:</i>				
Lavori di manutenzione straordinaria alle linee . . . . .	65,0	58,0	+ 7,0	+ 12,07
Migliorie alle linee e agli impianti . . . . .	165,0	110,0	+ 55,0	+ 50,00
Rinnovamento dell'armamento . . . . .	115,0	100,0	+ 15,0	+ 15,00
Rinnovamento del materiale rotabile . . . . .	363,0	325,0	+ 38,0	+ 11,69
Per le linee a scartamento ridotto della Sicilia . . . . .	10,0	1,0	+ 9,0	+ 900,00
<b>TOTALE SPESE COMPLEMENTARI . .</b>	<b>718,0</b>	<b>594,0</b>	<b>+ 124,0</b>	<b>+ 20,88</b>
<b>TOTALE SPESE ORDINARIE E COMPLEMENTARI . .</b>	<b>15.277,0</b>	<b>8.357,6</b>	<b>+ 6.919,4</b>	<b>+ 82,79</b>
Spese accessorie . . . . .	654,3	703,0	— 48,7	— 6,93
<b>TOTALE GENERALE . .</b>	<b>15.931,3</b>	<b>9.060,6</b>	<b>+ 6.870,7</b>	<b>+ 75,83</b>

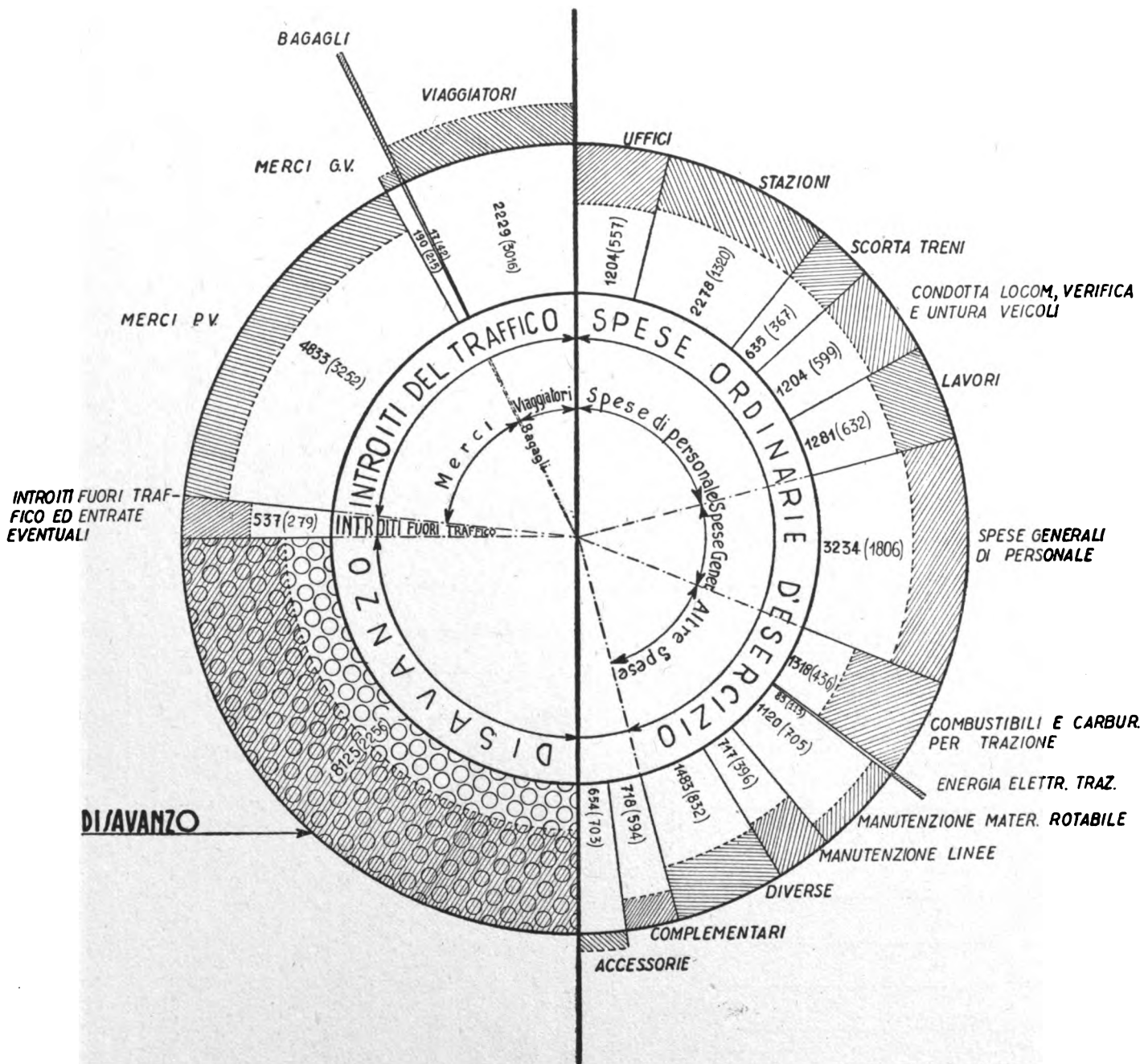
# ENTRATE E SPESE DELL'AZIENDA NEGLI ESERCIZI 1944-45 e 1943-44

— Corona base, relativa all'esercizio 1944-45

- - - - - Limite del settore relativo all'esercizio 1943-44

## ENTRATE SPESE

IN MILIONI DI LIRE

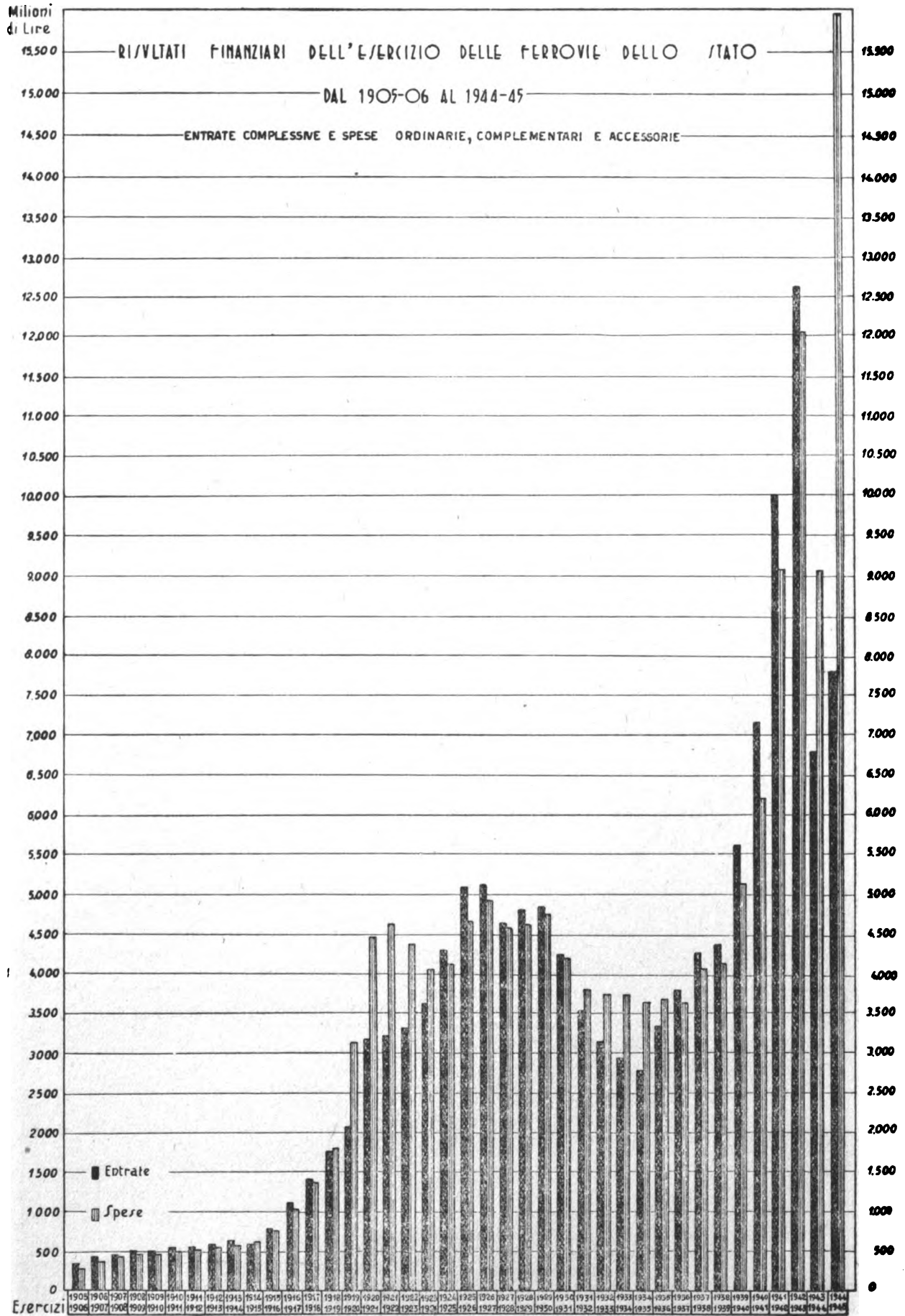


Coefficiente d'esercizio 200,1

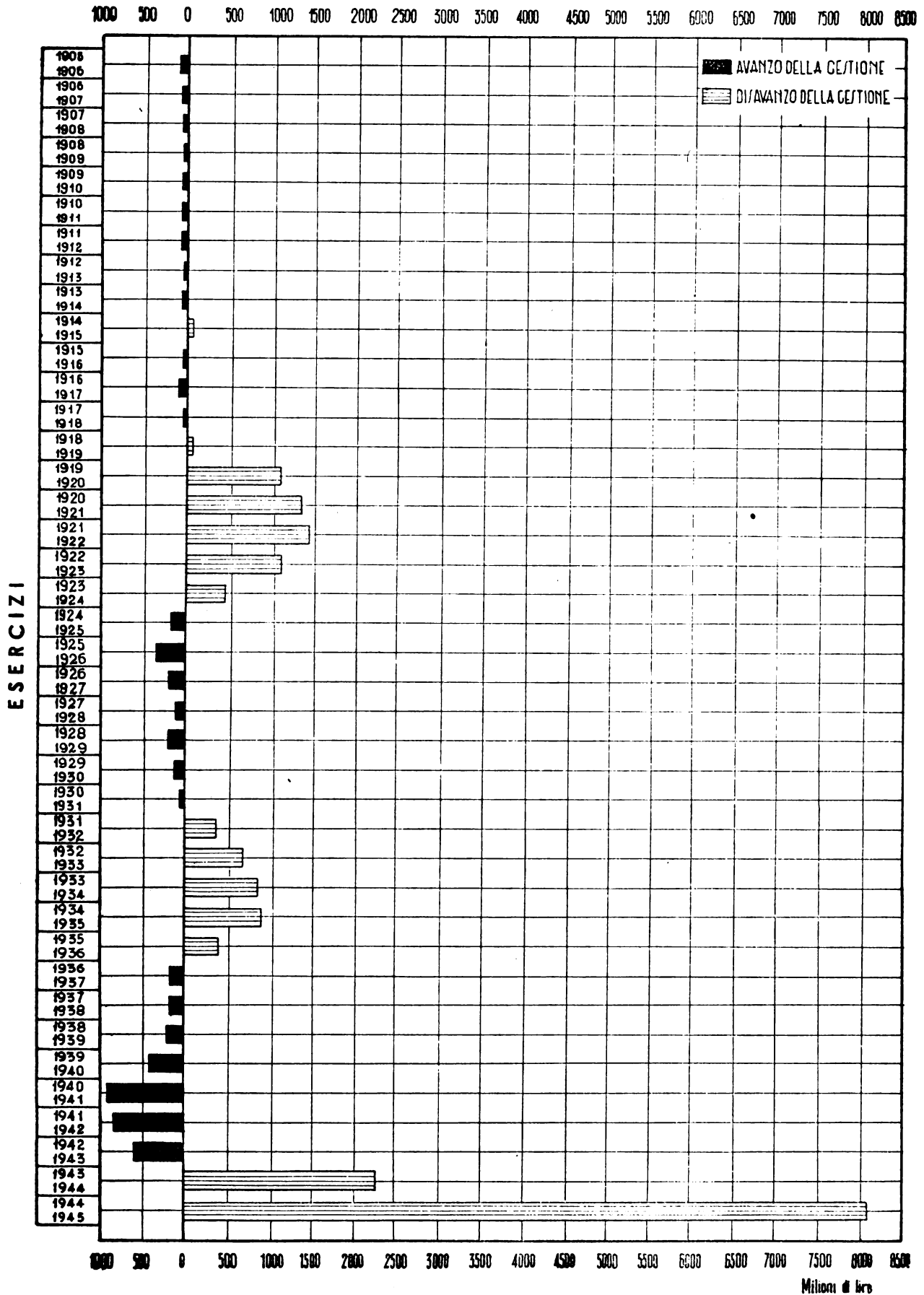
Scala dei valori: 1 mm<sup>2</sup> = L. 4.000.000

Le cifre fra parentesi si riferiscono all'esercizio precedente  
Le aree tratteggiate rappresentano le differenze fra i dati dei due esercizi.

	1944-45	1943-44
Totale entrate	7806 mil.	6.804 mil.
> spese	15.931	9.080
Disavanzo	8.125	2.256



# AVANZO O DISAVANZO



L'aumento degli *introiti diversi* (45,71 %), fu dovuto prevalentemente alle maggiori quote di spese generali e di trasporto calcolate sui lavori di ricostruzione e di riparazione delle linee, degli impianti e del materiale, in dipendenza dei danni causati dalla guerra.

Le spese, nel loro complesso, subirono un aumento rilevante (75,83 %) verificatosi, per quanto in diversa misura, in tutti i capitoli.

Alla maggiore spesa di milioni 3.129,1 pari al 90,06 % della spesa dell'esercizio precedente, per *paghe e competenze accessorie del personale* (escluso quello di officina), concorsero i vari provvedimenti emanati in favore del personale per adeguare le retribuzioni all'aumentato costo della vita. Tali aumenti, di cui è detto dettagliatamente nel Capo IV - Personale - della Parte II, superarono largamente la diminuzione conseguente alla minore consistenza numerica del personale (1.272 unità).

L'aumento subito dalle *spese generali di personale*, di milioni 1.428,9, pari al 79,14 % del loro ammontare nel precedente esercizio, fu dovuto, principalmente alle varie indennità speciali (di sfollamento, di bombardamento, ecc.), concesse al personale in dipendenza dello stato di guerra, ed al maggior contributo al Fondo pensioni, in relazione all'applicazione dei provvedimenti riguardanti il miglioramento del trattamento di quiescenza.

Anche le *spese generali diverse* risentirono delle eccezionali circostanze nelle quali si svolse il servizio ferroviario; esse aumentarono di milioni 289,3, pari al 158,35 % di quelle dell'esercizio precedente, prevalentemente per le maggiori spese sostenute per la sorveglianza dei trasporti, in relazione all'aumento delle retribuzioni ed all'estensione dei servizi di polizia, dovuti istituire, particolarmente, per la sorveglianza degli scali merci le cui recinzioni erano state distrutte dalle azioni belliche, e per ovviare ai continui furti e manomissioni delle cose trasportabili: nonchè per altre spese eccezionali in dipendenza della guerra, non inerenti al personale.

L'aumento verificatosi, complessivamente, nelle spese per il *carbone, l'energia elettrica ed i carburanti per la trazione dei treni*, di milioni 850,7 — ossia del 154 % rispetto all'esercizio precedente — fu dovuto esclusivamente alla maggiore spesa occorsa per il carbone (+milioni 880,1), in dipendenza dei maggiori consumi connessi con l'estensione della trazione a vapore anche alle linee già elettrificate, in conseguenza delle distruzioni subite a causa della guerra dagli impianti dell'elettrificazione, nonchè dell'aumentato costo del carbone. Presentarono, invece, una diminuzione le spese:

— per l'energia elettrica (— milioni 27,7), in dipendenza dei minori servizi a trazione elettrica effettuati a causa delle distruzioni anzidette e nonostante l'aumento subito dai costi unitari dell'energia medesima;

— e per i carburanti (— milioni 1,7), in relazione pure ai minori servizi effettuati con le automotrici, a causa delle distruzioni e dei danneggiamenti da tali mezzi subiti.

La maggiore spesa di milioni 320,8, pari al 80,91% della spesa del precedente esercizio, per la *manutenzione della linea*, e quella di milioni 415, pari al 58,87 %, in raffronto sempre alla spesa del precedente esercizio, per la *manutenzione del materiale rotabile*, furono conseguenti essenzialmente all'aumentato costo dei materiali e delle retribuzioni.

Per le *forniture e spese diverse dei Servizi, gli indennizzi, i noli ed i servizi secondari*, si ebbe una maggiore spesa complessiva di milioni 194, pari al 29,98 % di quelle del precedente esercizio, così costituita:

a) da una maggiore spesa di milioni **294,3** per le forniture e spese diverse dei Servizi dovuta all'aumentato costo dei materiali e dei compensi per i servizi appaltati ;

b) da una minore spesa di milioni **74,9** per i noli passivi del materiale rotabile utilizzato nei servizi cumulativi, in relazione alla contrazione di questi servizi ;

c) da una minore spesa di milioni **25,4** per gli indennizzi commerciali.

La spesa di milioni **167,6**, per *lavori straordinari dipendenti dalla guerra*, non trova riscontro nell'esercizio 1943-44, nel quale, alle analoghe spese, pur sostenute per lo stesso titolo, fu possibile far fronte con i fondi per esso residuati dagli esercizi precedenti.

Nelle *spese accessorie*, la minore spesa di milioni **48,7**, pari al **6,93 %** di quella del precedente esercizio, fu dovuta, prevalentemente, al minore onere per noleggio di materiale rotabile.

Il *coefficiente d'esercizio* risultò nel 1944-45 del **200,11 %** di fronte al **123,34 %** del 1943-44, per il fatto che se le entrate del traffico ed introiti diversi aumentarono del **12,67 %** le spese di esercizio ordinarie e complementari subirono un aumento dell'**82,79 %**.

Nella situazione patrimoniale al 30 giugno 1945, le attività di natura industriale compaiono per un importo di milioni **57.156**, di cui milioni **4.085** rappresentano le spese di riparazione e di ricostruzione in dipendenza dei danni e delle distruzioni causate dalla guerra.

#### ATTIVITÀ DI NATURA INDUSTRIALE

	1944-45	1943-44	Differenza
	milioni		
Linee, impianti e fabbricati . . . . .	37.661	37.584	+ 77
Materiale rotabile . . . . .	10.278	10.269	+ 9
Natanti . . . . .	75	75	—
Materiale d'esercizio . . . . .	1.127	1.235	— 108
Scorte di magazzino . . . . .	3.418	2.071	+ 1.347
Casa dei ferrovieri e sede Dopolavoro di Roma . . . . .	512	511	+ 1
Lavori di riparazione e di ricostruzione in dipendenza dei danni e delle distruzioni causate dalla guerra . . . . .	4.085	—	+ 4.085
TOTALE . . . . .	57.156	51.745	+ 5.411





**PARTE SECONDA**

**I VARI SERVIZI E LE  
GESTIONI SPECIALI**



## CAPO I.

## ORDINAMENTO ED ATTIVITÀ GENERALE DELL'AZIENDA

1. **Provvedimenti legislativi.** — I principali provvedimenti legislativi e ministeriali disposti durante l'esercizio 1944-45 sono elencati nell'allegato N. 1.

2. **Cariche ed organi supremi dell'Amministrazione.** — Durante l'esercizio 1944-45 si ebbero le seguenti variazioni nelle cariche ed organi supremi dell'Amministrazione :

Con la costituzione del primo Governo democratico a Roma, fu confermato Ministro delle Comunicazioni l'Avv. Francesco CERABONA, che era già stato nominato nel mese di maggio 1944 a Salerno in sostituzione del Prof. Avv. Tommaso SICILIANI. L'Avv. CERABONA rimase in carica fino al 20 giugno 1945, data in cui gli successe il Dott. Ugo LA MALFA.

In data 18 luglio 1944 il Dott. Giambattista RIZZO venne nominato Sottosegretario succedendo al Generale Ing. Giovanni DI RAIMONDO, nominato a sua volta Direttore Generale.

Perdurando la situazione bellica, in conformità alle disposizioni emanate col R.D.L. 3 gennaio 1944 n. 2, le funzioni del Consiglio di Amministrazione furono demandate al Ministro delle Comunicazioni.

Le proposte approvate dal Ministro, previo esame preliminare da parte di 5 Funzionari all'uopo delegati, furono 1720 così ripartite :

— Affari di personale . . . . .	N.	831
— Forniture e provviste in genere. . . . .	»	330
— Lavori . . . . .	»	350
— Varie . . . . .	»	209
		1720
	Totale . . . . .	N. 1720

3. **Contratti.** — Durante l'esercizio 1944-45 furono approvati 311 contratti.

4. **Partecipazione a congressi, conferenze e riunioni nazionali e internazionali.** — L'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato prese parte, a mezzo dei suoi Funzionari, alle riunioni, congressi, conferenze e convegni sotto indicati :

Roma, riunione per la sistemazione delle Sedi delle Amministrazioni Centrali, tenutasi il 5 settembre 1944.



Reggio Calabria, convegno Associazione Provinciale Commercianti, tenutosi dall'11 al 13 gennaio 1945.

5. Partecipazione ad esposizioni, mostre e fiere nazionali ed internazionali. — Nulla d'importante da segnalare.

6. Propaganda turistica. — Come sopra.

---

## CAPO II.

## LINEE ED IMPIANTI (1)

## LUNGHEZZA DELLA RETE

1. **Lunghezza reale della rete esercitata dalle Ferrovie dello Stato.** — La lunghezza reale complessiva delle linee esercitate dalle Ferrovie dello Stato era, al 30 giugno 1944, di Km. 12.581,1 di cui 12.264,8 a scartamento ordinario, 301,3 a scartamento ridotto e 15 Km. di linee marittime.

La lunghezza delle linee esercitate risultò al 30 giugno 1945 di Km. 11.210,4 (di cui Km. 10.648,6 a scartamento ordinario, Km. 553,8 a scartamento ridotto e Km. 8 di linee marittime) con una diminuzione di Km. 1.370,7 verificatasi durante l'esercizio 1944-45, in seguito alla interruzione di un complesso di linee superiore a quello che si potette riattivare nel corso dell'esercizio stesso.

2. **Linee a doppio binario.** — Le linee a doppio binario, che al 30 giugno 1944 erano di Km. 2.808,5, si ridussero al 30 giugno 1945 a Km. 1.173,8 con una diminuzione di Km. 1.634,7, dovuta allo stesso motivo di cui al punto 1.

3. **Linee esercitate con Dirigente Centrale e con Dirigente Unico.** — Durante l'esercizio 1944-45 il sistema di esercizio con Dirigente Centrale venne esteso alle linee :

Roma Termini-Roccasecca-Caserta . . . . .	Km.	215,7
Livorno Centrale-Colle Salvetti-Vada . . . . .	»	46,8
		<hr/>
Totale . . . . .	Km.	262,5

Lo stesso sistema di esercizio fu ripristinato sulle linee :

Bologna-Poggio Rusco . . . . .	Km.	59,4
Bologna-Rimini . . . . .	»	110,9
Grosseto-Vada . . . . .	»	99,9
Rimini-Ancona-Pescara . . . . .	»	239 -
Ancona-Orte . . . . .	»	211,5
Arezzo-Chiusi B.C.-Roma Termini . . . . .	»	227,4
Grosseto-Roma Termini . . . . .	»	187,8
Roma Termini-Formia-Napoli Centrale . . . . .	»	214 -
Napoli Centrale-Cancello-Caserta . . . . .	»	33,2
Messina-Catania . . . . .	»	95,3
Messina-Patti . . . . .	»	68,7
		<hr/>
Totale . . . . .	Km.	1.547,1

(1) Alcuni dati relativi all'esercizio 1943-44, non corrispondono a quelli già riportati nella Relazione di detto anno, perchè modificati in seguito a più esatti accertamenti.

Complessivamente il sistema con Dirigente Centrale risultò attivato su 1.809,6 Km. di linee.

Sulle seguenti linee, a causa della loro interruzione, cessò di funzionare anche il sistema del Dirigente Centrale :

Savona-Ceva . . . . .	Km.	45,6
Padova-Vicenza . . . . .	»	30,3
Venezia Mestre-Portogruaro . . . . .	»	59,3
Treviso-Vicenza . . . . .	»	60 -
Padova-Montebelluna-Susegana . . . . .	»	65,5
Cervignano-Portogruaro . . . . .	»	42,1
Tarvisio-Moggio . . . . .	»	48,3
Buttrio-Monfalcone . . . . .	»	46,7
Finale Ligure Marina-Ventimiglia . . . . .	»	87,6
Piacenza-Bologna . . . . .	»	146,8
Bologna-Ostiglia . . . . .	»	69,8
Bologna-Padova . . . . .	»	122,9
Bologna-Prato . . . . .	»	80,6
Bologna-Pistoia . . . . .	»	98,3
Cintura di Bologna e raccordi . . . . .	»	48 -
Livorno Centrale-Vada . . . . .	»	27,8
Totale . . Km.		1.079,6

Lo stesso sistema di esercizio venne soppresso sulla linea :

Termoli-Foggia . . . . .	Km.	86,6
--------------------------	-----	------

Complessivamente quindi il sistema con Dirigente Centrale cessò di funzionare su 1.166,2 Km.

La lunghezza delle linee esercitate col Dirigente Centrale, che era al 30 giugno 1944 di Km. 6.203, risultò pertanto aumentata di Km. 1.809,6 e diminuita di Km. 1.166,2, per cui al 30 giugno 1945 la suddetta lunghezza raggiunse Km. 6.846,4.

Il sistema di esercizio con Dirigente Unico venne ripristinato nel 1944-45 sulle seguenti linee :

Roma Trastevere-Viterbo . . . . .	Km.	87,8
Campobasso-Termoli . . . . .	»	87,2
Margherita di Savoia-Ofantino . . . . .	»	4,2
Foggia-Manfredonia . . . . .	»	36,3
Totale . . Km.		215,5

Venne invece sospeso sulle seguenti linee, interrotte per cause belliche :

Bricherasio-Barge . . . . .	Km.	11,7
Ceva-Bra-Carmagnola . . . . .	»	70,3
<i>Totale da riportare</i> . . Km.		82 -

	<i>Riporto</i> . . . Km.	82 -
Vignale-Premosello . . . . .	»	68,8
Santhià-Arona . . . . .	»	65 -
Airasca-Cuneo Gesso . . . . .	»	66,9
Piacenza-Castelvetro . . . . .	»	24,9
Cremona-Fidenza . . . . .	»	34 -
Parma-Casalmaggiore . . . . .	»	23,6
Trento-Primolano-Bassano del Grappa . . .	»	95,7
Calalzo Pieve C.-Montebelluna-Treviso . . .	»	128,9
Ponte nelle Alpi-Vittorio Veneto . . . . .	»	26,4
Treviso-Grisignano di Zocco-Legnago . . .	»	96,4
Portogruaro-Treviso . . . . .	»	52,4
S. Vito al Tagliamento-Motta di Livenza . .	»	26,8
Casarsa-Portogruaro . . . . .	»	21,1
Pinzano-Sacile . . . . .	»	52,8
Gemona-Casarsa . . . . .	»	49,9
Gorizia M.S.-Piedicolle . . . . .	»	53,8
Rovigo-Rosolina . . . . .	»	39,9
Fidenza-Salsomaggiore . . . . .	»	9 -
	<b>Totale . . Km.</b>	<b>1.018,3</b>

Complessivamente quindi la lunghezza delle linee esercitate col sistema del Dirigente Unico, che era al 30 giugno 1944 di Km. 2.908, aumentata nel 1944-45 di Km. 215,5 e diminuita di Km. 1.018,3, risultò al 30 giugno 1945, di Km. 2.105,2.

#### ELETTRIFICAZIONE — PRODUZIONE E DISTRIBUZIONE DI ENERGIA ELETTRICA

4. **Lunghezza delle linee elettrificate.** — La lunghezza delle linee elettrificate, esercitate dallo Stato, era al 30 giugno 1945 di Km. 2308.

A causa della guerra fu sospeso il servizio a trazione elettrica sulle seguenti linee:

a) *riattivate a trazione elettrica entro il 30 giugno 1945 :*

Salerno-Battipaglia . . . . . (Km. 20 -)	Caserta-Benevento . . . . . (Km. 62 -)
Orte-Falconara . . . . . (Km. 202,8)	Bagnoli-Villa Literno . . . . . (Km. 24,6)



b) *non riattivate a trazione elettrica al 30 giugno 1945 :*

Torre Annunziata-Napoli . . (Km. 22,1)	Ancona-Bologna e raccordi . . (Km. 205,7)
Torre Annunziata-Cancello . (Km. 30,9)	Pistoia-Pracchia-Bologna . . . (Km. 98,3)
Nocera Inferiore-Codola . . (Km. 4,2)	Bologna-Piacenza . . . . . (Km. 146,8)
Bivio Nocera-Nocera Superiore (Km. 4,6)	Fidenza-Fornovo . . . . . (Km. 24,7)
Codola-Cancello . . . . . (Km. 35,4)	Fidenza-Salsomaggiore . . . . (Km. 9 -)
Torre Annunziata-Gragnano . (Km. 10,4)	Bologna-Verona . . . . . (Km. 114,1)
Bivio Cassino-Napoli Traccia-	Bologna-Castelmaggiore . . . (Km. 9,8)
Bivio Salerno . . . . . (Km. 3,1)	Verona-Trento e raccordi . . (Km. 95,4)
Aversa-Villa Literno-Roma . . (Km. 194,8)	Trento-Mezzocorona . . . . (Km. 16,9)
S. Marcellino-Gricignano . . . (Km. 6,4)	Fortezza-Brennero . . . . . (Km. 41 -)
Campo Leone-Nettuno e rac-	Sestri-Bogliasco . . . . . (Km. 32,2)
cordi . . . . . (Km. 27,5)	Savona-Ventimiglia . . . . . (Km. 107,7)
Roma-Frascati . . . . . (Km. 23,6)	Ventimiglia-Borgo S. Dalmazzo (Km. 86,7)
Roma-Sulmona . . . . . (Km. 172 -)	Ceva-Ormea . . . . . (Km. 35,4)
Roma-Grosseto-Livorno . . . (Km. 315,5)	Mondovì-Ceva . . . . . (Km. 19,1)
Livorno-Spezia-Sestri L. . . (Km. 137,2)	Fossano-Trinità . . . . . (Km. 6 -)
Ponte Galeria-Fumicino . . . (Km. 10,4)	Santuario-Sella . . . . . (Km. 7,4)
Civitavecchia-Aurelia e raccordi (Km. 7,3)	Cuneo-Cuneo Gesso . . . . (Km. 6,4)
Campiglia-Piombino . . . . . (Km. 13,8)	Alessandria-Castellazzo . . . (Km. 7,7)
Roma-Firenze . . . . . (Km. 314,2)	Bivio Tortona-Tortona . . . (Km. 1,8)
Raccordi di Roma . . . . . (Km. 22,9)	Asti-S. Marzanotto Rivi . . . (Km. 5,1)
Raccordi di Livorno . . . . . (Km. 10,5)	Bra-S. Giuseppe di Cairo . . (Km. 75,3)
Raccordi di Pisa . . . . . (Km. 8,3)	Pinerolo-Torre Pellice . . . . (Km. 16,7)
Firenze-Pistoia . . . . . (Km. 33,4)	Bricherasio-Barge . . . . . (Km. 11,7)
Sarzana-S. Stefano . . . . . (Km. 7,1)	Meana-Modane . . . . . (Km. 52 -)
Vezzano-Fornovo-Parma . . . (Km. 111,7)	S. Stefano L.-Piacenza . . . (Km. 8,1)
Prato-Bologna . . . . . (Km. 80,6)	Gemona-Pontebba . . . . . (Km. 41 -)
Raccordi di Bologna . . . . . (Km. 32,1)	Buttrio-Gorizia . . . . . (Km. 24,1)

5. **Linee in corso di elettrificazione.** — Al 30 giugno 1945 a causa degli eventi bellici erano sospesi i lavori di elettrificazione delle seguenti linee :

Domodossola-Milano Certosa . . (Km. 114,9 a doppio binario da Domodossola ad Arona e da Gallarate a Milano Certosa)
Rifredi-Empoli-Pisa . . . . . (Km. 78,1 a doppio binario)
Ciampino-Velletri . . . . . (Km. 27,1 a semplice binario)
Ciampino-Albano . . . . . (Km. 14,5 a semplice binario)
Mestre-Cervignano . . . . . (Km. 101,4 a doppio binario)
Castelmaggiore-Venezia . . . . (Km. 150,2 a doppio binario)
Codola-S. Severino Rota-Salerno . (Km. 25,8 a semplice binario)
Aurelia-Orte . . . . . (Km. 79,8 a semplice binario)

6. **Condutture primarie entrate in funzione nell'esercizio 1944-45.** — Durante l'esercizio non entrò in funzione nessuna nuova condotta.

7. **Condutture primarie in corso di esecuzione.** — Al 30 giugno 1945, a causa degli eventi bellici, erano sospesi i lavori per la costruzione delle seguenti condutture elettriche primarie :

Castelnuovo-Chiusi . . . . . (Km. 91,2 a semplice terna 130 kV)  
 Bologna-Rifredi . . . . . (Km. 87,5 a semplice terna 130 kV)  
 Padova-Mestre . . . . . (Km. 32- a doppia terna 130 kV)

8. **Consistenza degli impianti per la trazione elettrica (efficienti o meno) al 30 giugno 1945:**

a) Impianti di proprietà dell'Amministrazione e dalla medesima esercitati (per la rete trifase 3600 V, 16,7 Hz, sono anche compresi in questo prospetto gli impianti costruiti ed esercitati da Società Elettriche, di cui vedi successivo punto d) :

	Unità di misura	LINEE ELETTRIFICATE COL SISTEMA				
		Trifase 3600 V 16,7 Hz	Trifase 10.000 V 45 Hz	Corrente continua 3.000 V	Corrente continua 3 <sup>a</sup> rotaia 650 V	Complessivamente
Lunghezza delle linee.....	Km.	1.810,6	118,2	3.548,8	72,6	5.550,2
Sviluppo dei binari elettrificati (compresi quelli delle stazioni) .....	»	3.622,-	164,5	8.019,1	167,7	11.973,3
Condutture di alimentazione .....	»	181,-	33,-	2.142,3	1,5	2.357,8
Condutture primarie per il trasporto dell'energia .....	»	2.601,3	198,7	6.059,-	113,1	8.972,1
Sottostazioni di trasformazione fisse .....	N.	72	4	83	8	167
Potenza installata nelle sottostazioni fisse ....	kVA o kW	332.820	25.200	360.900	24.700	743.620
Sottostazioni di trasformazione ambulanti ....	N.	16	1	27	—	44
Potenza complessiva delle sottostazioni ambulanti .....	kVA o kW	34.180	2.250	54.000	—	90.430

b) Impianti di proprietà dell'Amministrazione ed esercitati dalle Ferrovie Federali Svizzere (Domodossola-Iselle punta dev. uscita) :

— Lunghezza della linea esercitata . . . . . Km. 19,066  
 — Sviluppo dei binari elettrificati, compresi quelli delle stazioni » 50,548  
 — Condutture di alimentazione . . . . . » 10 —

c) Impianti di proprietà privata esercitati dall'Amministrazione nel Trentino (Brunico-Campo Tures) :

— Lunghezza della linea esercitata . . . . . Km. 15,300  
 — Sviluppo dei binari elettrificati, compresi quelli delle stazioni » 16,500  
 — Condutture primarie per il trasporto dell'energia . . . . . » 1,080  
 — Sottostazione di conversione a corrente continua . . . . . N. 1  
 — Potenza installata nella suddetta stazione . . . . . kVA 240

d) Impianti costruiti ed esercitati da Società Elettriche per conto dell'Amministrazione per l'esercizio della rete trifase 3600 V, 16,7 Hz. — Al 10 giugno 1945, essendo terminato il relativo ammortamento, passarono in proprietà dell'Amministrazione i seguenti impianti costruiti dalle Società Elettriche: Km. 564 di terna primaria 60 kV e N. 7 sottostazioni con potenza di macchinario installato di kVA 33.150.

Una parte di tale macchinario (kVA 12.750) era già dell'Amministrazione ed era stato da essa installato da tempo per aumentare la potenzialità di tali sottostazioni, aumento reso necessario per garantire il regolare esercizio della trazione elettrica sulle linee servite dalle medesime sottostazioni.

Per quanto riguarda il quantitativo delle suddette terne primarie, passato in proprietà dell'Amministrazione, quantitativo che è inferiore a quello indicato nelle Relazioni dei precedenti anni finanziari, è da tener conto che la differenza è dovuta ad una transazione fatta con la Compagnia Imprese Elettriche Liguri (C.I.E.L.I.) cui furono ceduti due tratti di terna, in luogo di pagarle il rame in opera su altri impianti, come previsto dal relativo contratto.

Oltre ai suddetti impianti, già compresi nel prospetto a), erano adibiti al servizio ferroviario per la rete trifase, i seguenti altri (pure compresi nel prospetto a) di proprietà della suddetta Società :

- Km 430 di terne a 60 kV ;
- n. 2 sottostazioni di trasformazione.

9. Centrali elettriche. — Le fonti che fornirono l'energia per le linee elettrificate durante l'esercizio 1944-45 furono 35, delle quali 2 di riserva, con una potenza installata per il servizio delle Ferrovie dello Stato di 680.860 kVA.

Una parte di dette fonti, e precisamente 9, erano di proprietà dell'Amministrazione. Fra esse sono comprese anche quelle di Bressanone e Rio Valles, la produzione delle quali è tutt'ora in gran parte venduta per usi industriali alla Società Montecatini.

L'Amministrazione gestì direttamente le proprie centrali eccettuate Bressanone e Rio Valles, l'esercizio delle quali era provvisoriamente affidato alla stessa Società Montecatini.

Le predette 9 fonti dell'Amministrazione avevano una potenza installata di 261.300 kVA ; tutte le altre, appartenenti a Società elettriche, fornivano energia all'Amministrazione in base a singoli contratti.

A causa degli eventi bellici nel corso dell'esercizio 1944-45 venne ridotto o sospeso il ritiro di energia elettrica dalle seguenti fonti :

#### A) Delle Ferrovie dello Stato :

- Centrale del Sagittario, già inattiva dal 7 giugno 1944 ;
- Centrale di Morbegno, inattiva dal 15 agosto 1944 ;
- Centrale di Pavana (di riserva) inattiva dal 23 settembre 1944 ;
- Centrale di Suviana, inattiva dal 26 settembre 1944,

tutte e quattro gravissimamente danneggiate nel fabbricato, nel macchinario idraulico ed elettrico e nelle relative apparecchiature di comando, controllo e misura in seguito alla esplosione di numerose e potenti mine.

— Centrale Bardonecchia, dal 22 dicembre 1944 in seguito a cannoneggiamento e per successivi danneggiamenti e distruzioni causati dallo scoppio di mine.

**B) Delle Società Elettriche :**

- Centrale di Ceprano della Società Romana di Elettricità nei mesi da luglio 1944 a giugno 1945 ;
- Centrale di Galleto della Società Terni nei mesi da luglio a dicembre 1944 ;
- Larderello e Castelnuovo della Società « Larderello » nei mesi da luglio 1944 a giugno 1945 ;
- Aceglione della Compagnia Imprese Elettriche Liguri nei mesi di agosto, settembre, ottobre 1944 e aprile 1945 ;
- S. Dalmazzo di Tenda della stessa Società nei mesi da agosto a dicembre 1944, aprile e maggio 1945 ;
- Arquata e Rogoredo della Società Edison nei mesi da aprile a giugno 1945 ;
- Milano Centrale della stessa Società nei mesi di maggio e giugno 1945 ;
- Aulla della stessa Società nei mesi da luglio 1944 a giugno 1945.

10. **Energia elettrica.** — L'energia elettrica prodotta dalle Centrali dell'Amministrazione e quella fornita dalle Società elettriche, nell'esercizio 1944-45, per la trazione elettrica e per le altre utilizzazioni, fu complessivamente la seguente :

	1944-45 kWh	1943-44 kWh
Centrali idrauliche delle Ferrovie dello Stato . . . . .	320.750.490	597.486.828
Centrali delle Società elettriche private . . . . .	217.521.158	962.116.145
TOTALE . .	538.271.648	1.559.602.973

La minore produzione di energia delle Centrali dell'Amministrazione e la minore fornitura delle Società elettriche, nell'esercizio 1944-45 rispetto a quello precedente, furono dovute esclusivamente alle vicende belliche.

Il costo medio dell'energia ricavata dagli impianti idroelettrici dell'Amministrazione, risultò di centesimi 16,56 al kWh rispetto a quello di centesimi 8,29 del precedente esercizio.

a) *Energia impiegata per la trazione elettrica.* Dell'energia prodotta dalle Centrali ferroviarie kWh 27.179.865 vennero utilizzati per la trazione elettrica, kWh 281.595.236 furono venduti a terzi (prevalentemente alla Soc. Montecatini, per contratto, vedi pag. seguente) e kWh 11.975.389 furono consumati per i servizi ausiliari nelle centrali stesse.

Dell'energia fornita dalle Centrali elettriche private kWh 211.353.063 vennero utilizzati per la trazione elettrica e kWh 6.168.095 furono ceduti a terzi.

In totale vennero quindi impiegati per la trazione elettrica kWh 238.532.928 e la spesa complessiva sostenuta fu di Lire 84.900.236,45.

I costi medi dell'energia impiegata per la trazione elettrica furono di Lire 1,1927 per kWh per l'energia fornita dalle Centrali dell'Amministrazione <sup>(1)</sup> e di centesimi 24,83

(1) Il costo dell'energia utilizzata per la trazione elettrica (L. 1,1927) risultò superiore al costo medio generale di produzione (Lire 0,1656) per effetto della cessione di una parte dell'energia prodotta da talune centrali, in forza dei relativi contratti, a prezzo inferiore al costo medio generale suddette.

per quella fornita dalle Società elettriche. Il costo medio complessivo risultò di centesimi 35,59 per kWh rispetto a quello di centesimi 13,12 del precedente esercizio.

b) *Ceduta a terzi.* Come detto avanti, l'Amministrazione cedette parte dell'energia prodotta dalle proprie Centrali ai seguenti utenti :

— Società Montecatini . . . . .	kWh	271.105.054
— Azienda Elettrica Comunale di Bressanone . . . . .	»	10.348.654
— Società Ferrovie Alta Valtellina per l'esercizio della Ferrovia Sondrio-Tirano . . . . .	»	141.528
Totale . . . kWh		<u>281.595.236</u>

Inoltre l'Amministrazione cedette parte dell'energia ritirata prevalentemente dalla Società Larderello, ai seguenti utenti :

— Società Adriatica di Elettricità . . . . .	kWh	4.692.210
— Tramvia Bisuschio-Viggiù . . . . .	»	97.382
— Società Ferrovie Alta Valtellina per l'esercizio della Ferrovia Sondrio-Tirano . . . . .	»	740.520
— Società Montecatini . . . . .	»	637.983
Totale . . . kWh		<u>6.168.095</u>

c) *Trasportata per conto di terzi.* Nell'esercizio 1944-45 l'Amministrazione, oltre ad aver provveduto al ritiro, al trasporto e alla distribuzione dell'energia per il servizio ferroviario, effettuò con le proprie condutture primarie anche i seguenti trasporti di energia per conto di terzi :

1) a carattere saltuario :

— Dalla Centrale di Bressanone e dalla cabina di Bolzano dell'Amministrazione alla sottostazione di Abano della Società Adriatica di Elettricità (Km. 265) per conto di questa ultima . . . . . kWh 26.220.381

Per conto della Società Montecatini :

— Dalla sottostazione di Rubiera a Ferrara (Km. 68) . . . » 637.983  
 — Dalla Centrale di Bressanone a Bolzano (Km. 38) . . . » 29.476.371  
 — Da Bolzano a Mori (Km. 82) . . . . . » 46.383.245

2) a carattere continuativo, in parallelo con il servizio ferroviario :

Per conto della Società Meridionale di Elettricità :

— Dalla cabina di Feroletto alla sottostazione di Reggio Calabria Gallico (Km. 122) . . . . . kWh 5.011.500  
 — Dalla cabina di Feroletto alla sottostazione di Vibo Valentia (Km. 45) . . . . . » 196.388

— Dalla cabina di Benevento alla sottostazione di Foggia e viceversa (Km. 92) . . . . .	kWh	15.464.017
— Dalla Centrale di Prati a quella di Mezzocorona (Km. 110) per conto della Società Edison . . . . .	»	44.152
— Dalla Centrale di Bressanone a Ferrara (Km. 302) per conto della Società Montecatini . . . . .	»	485.506

Inoltre, l'Amministrazione, nell'esercizio 1944-45, continuò a cedere in uso alcuni tratti delle proprie condutture elettriche primarie, che non interessavano direttamente il servizio ferroviario, alle seguenti Società Elettriche :

— Morbegno-Cologno Monzese (Km. 97) 2<sup>a</sup> terna 60 kV, alla Società Acciaierie e Ferriere Lombarde ;

— Poggioreale Campagna-Abbazia (Km. 70) 2<sup>a</sup> terna a 130 kV, alla Società Adriatica di Elettricità ;

— Bologna (Battiferro) - Bologna (S. Viola) (Km. 4) a doppia terna 50 kV, alla stessa Società Adriatica di Elettricità ;

— Roma (Tor di Quinto) - Km. 6 della ferrovia Roma-Napoli (Km. 15) a semplice terna a 60 kV, alla Società Romana di Elettricità ;

— Villa Literno-Agnano (Km. 24) a doppia terna a 60 kV, alla Società Meridionale di Elettricità.

La somma introitata per questi servizi fu di Lire 3.511.614

L'introito per tutte le forniture, trasporti di energia e cessione in uso di impianti di cui sopra, fu complessivamente, durante l'esercizio 1944-45, di L. 26.280.345.

## SORVEGLIANZA DELLE LINEE

11. **Vigilanza delle linee.** — Alla vigilanza delle linee in esercizio si provvede, come per il passato, sia con personale dell'Amministrazione ferroviaria che con prestazioni di terzi.

Date le particolari contingenze verificatesi nell'esercizio in esame, in alcuni Compartimenti, le visite alla linea a mezzo di guardalinee vennero ridotte ad una al giorno, e in altri Compartimenti vennero eseguite anche saltuariamente.

Nel Compartimento di Milano, il provvedimento relativo alla soppressione del servizio di sorveglianza da parte dei guardalinee ed alla esecuzione della visita alla linea a mezzo del personale di squadra addetto alla sorveglianza delle Imprese, provvedimento che era già in vigore, non fu esteso ad altre linee, essendo rimaste invariate le linee date in appalto per la manutenzione dell'armamento.

Analogamente si fece per i Compartimenti di Torino, Genova e Bologna.

Nel Compartimento di Venezia il servizio di vigilanza venne esteso a tutte le linee affidando ai guardalinee anche l'incarico della vigilanza speciale e visita agli impianti, ai manufatti ed alle opere d'arte.

Nel Compartimento di Trieste il servizio di vigilanza, nell'esercizio di cui trattasi, fu eseguito normalmente a mezzo di guardalinee.

Solamente su qualche linea, la vigilanza speciale, fino alla fine della guerra, venne effettuata anche da pattuglie di militari.

Nel Compartimento di Firenze, via via che le linee venivano riattivate, oppure riconsegnate dalle Forze Armate Alleate all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato per l'esercizio diretto, il servizio di visita sulle linee principali era affidato a guardalinee e sulle linee di minore importanza al personale addetto ai lavori.

Non furono eseguite visite straordinarie alle linee.

Nel Compartimento di Ancona, sulla linea Rimini-Ancona, il servizio di vigilanza venne eseguito a mezzo di guardalinee con due visite al giorno; sulle linee Ancona-Termoli e Orte-Falconara con una visita giornaliera per sei giorni alla settimana e a mezzo del Capo Squadra Cantonieri per il settimo.

Sulle altre linee, dove vigeva il sistema di manutenzione dell'armamento in appalto, le visite vennero effettuate trisettimanalmente dai Capi Squadra Cantonieri.

Nei Compartimenti di Roma, Napoli, Bari, Palermo e Cagliari il servizio di vigilanza continuò a mezzo dei guardalinee su tutte le tratte in cui la manutenzione era eseguita dal personale di organico.

Sulle linee in cui la manutenzione dell'armamento era data in appalto, la visita suddetta venne affidata al Capo Squadra Cantonieri di ogni cantone, sostituito e sussidiato dal cantoniere che lo coadiuvava.

Nel Compartimento di Reggio C. il sistema di vigilanza venne, come per il passato, disimpegnato su tutte le linee a mezzo di guardalinee.

Come per il passato, i servizi custodia dei P.L., vigilanza dei punti franosi e di caduta massi, presenziamento degli scambi in piena linea, posa dei petardi e accudienza dei segnali, continuarono ad essere affidati di regola a privati (assuntori) coadiuvati da propri dipendenti.

Durante l'esercizio venne mantenuto, per i tratti in esercizio, il provvedimento con il quale la chiamata eventuale delle squadre nei giorni di domenica viene fatta dal personale delle stazioni interessato, anzichè da apposito cantoniere.

La soppressione della vigilanza notturna ai segnali fissi venne di massima mantenuta.

Durante però il primo periodo di detto esercizio, causa la riconosciuta deficiente qualità del petrolio che dava luogo a frequenti spegnimenti dei segnali, tale vigilanza venne in qualche Compartimento ripristinata affidandola quasi esclusivamente ad assuntori.

La spesa sostenuta nell'esercizio 1944-45 per il personale di organico addetto alla sorveglianza delle linee fu di L. 79.462.930, mentre la spesa sostenuta per gli assuntori ammontò a L. 89.080.000. Nel precedente esercizio furono sostenute rispettivamente le spese di L. 43.029.813 e 50.817.391. Le suddette spese non comprendono le linee a scartamento ridotto della Sicilia.

12. **Passaggi a livello.** — Date le eccezionali circostanze dell'epoca in cui, a causa degli eventi bellici, molti P.L. andarono distrutti, molti ne furono anche creati ex novo dal Comando Alleato, altri abbandonati con le linee disastrose, non è possibile fare il confronto numerico con la situazione degli esercizi precedenti.

## MANUTENZIONE

**13. Spese per la manutenzione.** — Per la manutenzione ordinaria la spesa complessiva effettivamente consunta nel 1944-45 ascese a lire 655.353.809 (scart. ordinario e ridotto), con un aumento di circa milioni 232 rispetto alla somma spesa nell'esercizio precedente (lire 423.082.018).

Per la manutenzione straordinaria (lavori per riparare o prevenire danni di forza maggiore) furono consunte L. 27.593.443 (scart. ordinario e ridotto) al lordo di rimborsi ed altre spese, contro L. 45.886.151 dell'esercizio precedente.

**14. Manutenzione dell'armamento in appalto.** — Il lavoro di manutenzione dell'armamento, per le eccezionali circostanze, non si potè, nella maggior parte dei casi, continuare coi normali appalti a contratto; si provvide alla manutenzione stessa mediante cottimi per fornitura di mano d'opera.

**15. Revisione dell'armamento e ripassatura.** — Nell'esercizio 1944-45 vennero revisionati complessivamente ml. 242.020 di binario, di fronte a ml. 1.014.981 dell'esercizio precedente, con una spesa media di L. 47,70 al ml. di fronte alla spesa media di L. 19,65 del precedente esercizio.

Ad integrazione della revisione si continuò a provvedere alla manutenzione dell'armamento col sistema della ripassatura sistematica che permise di mantenere le linee in condizioni di circolabilità.

Venne così eseguita la ripassatura di ml. 2.410.092 di binario di fronte a ml. 6.161.258 dell'esercizio precedente, con una spesa media di L. 29,50 al ml. di fronte alla spesa media di lire 13,10 del precedente esercizio.

I notevoli aumenti del costo a metro lineare della revisione e della ripassatura furono dovuti a rincari della mano d'opera derivanti dallo stato di guerra.

**16. Massiccata.** — Nell'esercizio vennero eseguiti rinnovamenti della massiccata per una estesa di ml. 4.991 di binario di fronte a ml. 18.262 eseguiti nel precedente esercizio, e ricarichi e rialzamenti del binario per ml. 69.651, di fronte a ml. 89.227 del precedente esercizio.

Il minor lavoro eseguito dipese dalla mancata disponibilità dei carri ferroviari da utilizzare per il trasporto del pietrisco e dalle gravi difficoltà causate dallo stato di guerra alla circolazione dei treni.

**17. Diserbamento chimico delle linee e dei piazzali delle stazioni.** — Non riuscendo possibile approvvigionare, dato lo stato di guerra, il clorato sodico, durante l'esercizio 1944-45 non fu provveduto al diserbamento chimico delle linee e dei piazzali di stazione. Il treno appositamente attrezzato per il diserbamento delle linee rimase



quasi completamente distrutto durante uno dei bombardamenti degli scali di Roma dell'agosto 1943.

18. **Rinnovamenti e rafforzamenti dei binari.** — In conseguenza delle operazioni belliche che si svolsero sul territorio italiano, durante l'esercizio, vennero eseguiti limitati lavori di rinnovamento e di rafforzamento di binari.

Si ebbe una spesa consunta di L. 933.850, in conto spese complementari per rinnovamento e rifacimento (scart. ordinario e ridotto), di L. 9.843.001 per ricambi saltuari e di circa L. 103.000 in conto patrimoniale, per maggior valore del materiale impiegato, cioè in totale circa L. 10.879.851.

19. **Ricostruzione delle linee.** — Durante l'esercizio 1944-45 ebbero inizio i lavori di ricostruzione dei binari danneggiati dalle azioni belliche.

Al 30 giugno 1945 su Km. 7.138 di binari di corsa e di stazione danneggiati o distrutti, ne erano ripristinati Km. 1.800 circa e su 14.670 deviatoi danneggiati o distrutti, ne erano ripristinati 4.500 circa.

20. **Programma generale di sistemazione degli armamenti.** — Come risulta dal seguente prospetto, durante l'esercizio non avvennero variazioni al «Programma generale di sistemazione degli armamenti».

#### PROGRAMMA GENERALE DI SISTEMAZIONE DEGLI ARMAMENTI

Approvato con D. M. n. 525 in data 27 agosto 1935

Gruppi di linee	DENOMINAZIONE DEI GRUPPI	SITUAZIONE AL	
		30 giugno 1945	30 giugno 1944
1°	<i>Linee principali</i> : armamento coi modelli pesanti e rinnovamento anticipato con rotaie nuove dei modelli medesimi. . . . . Km. di binario	10.920	10.920
2°	<i>Linee di media importanza</i> : armamento con rotaie usate servibili dei modelli pesanti . . . . . »	5.342	5.342
3°	<i>Linee di minore importanza</i> : armamento con rotaie usate servibili dei modelli da Kg. 36 a ml. fino ad esaurimento e successivamente con rotaie usate servibili dei modelli pesanti . . . . . »	4.449	4.449
4°	<i>Linee a scartamento ridotto</i> : armamento con rotaie usate servibili dei modelli da Kg. 36 a ml. e di peso inferiore . . . . . »	595	595

21. **Stato di consistenza degli armamenti pesanti.** — Poichè anche nell'esercizio in esame continuarono le demolizioni dei binari e le asportazioni dei relativi materiali, nonchè i danneggiamenti conseguenti alle azioni belliche, non è possibile fornire elementi precisi sulla situazione al 30 giugno 1945, che permettano utili confronti con quelli degli esercizi precedenti.

22. **Saldatura delle rotaie.** — Nessuna saldatura di rotaie venne eseguita nell'esercizio 1944-45, cosicchè il numero di 64.822 saldature di giunzioni eseguite in precedenza rimase tale anche se molte di esse furono distrutte in seguito ad azioni belliche.

---

#### NUOVI IMPIANTI E MIGLIORAMENTI NELLE LINEE, STAZIONI, DEPOSITI ED OFFICINE IN CONTO AUMENTO PATRIMONIALE

23. **Spese per lavori in conto patrimoniale e miglioramento.** — La spesa complessiva effettivamente consunta, durante l'esercizio, in conto degli impegni presi nell'esercizio stesso ed in conto degli impegni residui degli esercizi precedenti, fu di L. 73.740.176 per lavori in genere, mentre non si ebbero spese per lavori di elettrificazione. Le spese dell'esercizio precedente furono di L. 309.120.257 per lavori in genere e di L. 31.524.703 per lavori di elettrificazione.

24. **Apparati centrali, di blocco e di segnalamento.** — La spesa per lavori in conto patrimoniale, relativa a questi impianti, fu di L. 10.227.000 nel 1944-45.

Durante l'esercizio 1944-45 gli impianti di apparati centrali, di blocco e di segnalamento subirono gravissimi danni specialmente sulle linee dei Compartimenti di Ancona, Firenze e Bologna dove detti impianti vennero quasi totalmente distrutti; e mentre nei Compartimenti del Nord l'attività degli Uffici I.E.S. fu assorbita a far fronte con riparazioni provvisorie e di fortuna ai continui danneggiamenti arrecati da bombardamenti, nei Compartimenti del Sud cominciò il lavoro di recupero e riordino dei materiali raccolti sui luoghi sinistrati e di ripristino di impianti meno danneggiati.

Vennero anche ultimati gli impianti di Apparati centrali elettrici tipo F.S. a Giampieri (15 leve), a Buonfornello (20 leve), una cabina a Roma Smistamento (cabina a 15 leve); vennero ripristinati gli impianti di Apparati centrali elettrici a Scalea (20 leve), una cabina a Paola (70 leve) più un banco F.S. di consensi da 10 leve. Vennero inoltre ripristinati gli impianti di Apparati centrali idrodinamici di Fiumetorto (25 leve), di Roma Tiburtina (cabina A. C. I. 40 leve) e di Candia (20 leve).

Vennero poi ripristinati alcuni tratti del blocco semiautomatico tipo F.S. sulla Battipaglia-Reggio C. per circa 40 Km. ed un tratto di circa 5 Km. fra Roma Trastevere e Magliana.

Furono inoltre messi in opera circa 120 segnali luminosi sulle linee Roma-Grosseto, Roma-Chiusi ed Orte-Falconara, nonchè circa 80 segnali ad ali semaforiche in diverse altre località.

Dal seguente prospetto risulta la consistenza degli impianti in parola al 30 giugno 1945 in confronto di quella al 30 giugno 1944:

INDICAZIONE DEGLI IMPIANTI		SITUAZIONE AL		
		30-6-1944	30-6-1945	
Apparati elettrici . . . . .	Apparati . . . . . n.	299	203	
	Leve . . . . . »	10.433	7.699	
Manovre elettriche di segnali a mezzo di leve unitarie - Istrumenti di blocco - Istrumenti a maniglie, a bot- toni, a chiavi ecc. . . . .	Complessi . . . . . n.	565	256	
	Leve . . . . . »	4.641	1.816	
Apparati idrodinamici . . . . .	Apparati . . . . . n.	256	183	
	Leve . . . . . »	8.096	5.384	
Apparati elettroidrodinamici . . . . .	Apparati . . . . . n.	63	58	
	Leve . . . . . »	2.156	1.934	
Apparati Saxby . . . . .	Apparati . . . . . n.	91	51	
	Leve . . . . . »	815	504	
Apparati a filo	Semplice . . . . .	Apparati . . . . . n.	186	129
		Leve . . . . . »	1.654	955
	Doppio . . . . .	Apparati . . . . . »	119	91
		Leve . . . . . »	1.443	1.187
TOTALE MANOVRE CENTRALIZZATE . . . . .		Apparati . . . . . n.	1.579	971
		Leve . . . . . »	29.238	19.479
Manovre di segnali con . . . . .	Manovre equilibrate . n.	Leve tipo A . . . . . »	623	556
		Leve tipo P. L. M. . . . »	1.455	1.637
		Leve tipo P. L. M. . . . »	184	133
		Leve tipi vari . . . . . »	351	286
	TOTALE . . . n.		2.613	2.612
Blocco automatico . . . . .	Posti di blocco . . . . n.	38	29	
	Sviluppo linea . . . Km.	96	40	
Blocco semiautomatico . . . . .	Posti . . .	Con istrum. Cardani . . n.	499	178
		» » F. S. . . . »	223	255
	Sviluppo linea . . . . Km.	3.054	1.467	
Blocco a settori . . . . .	Posti di blocco . . . . n.	62	19	
	Sviluppo linea . . . Km.	186	57	
TOTALE IMPIANTI DI BLOCCO . . . . .	Posti di blocco . . . . n.	822	481	
	Sviluppo linea . . . Km.	3.336	1.564	

## AMPLIAMENTO E SISTEMAZIONE DELLE STAZIONI E DELLE FERMATE

**25. Potenzialità di stazioni e fermate agli effetti del servizio merci.** — In seguito agli eventi bellici la potenzialità delle stazioni e delle fermate della rete al 30 giugno 1945 e al 30 giugno dell'anno precedente, per quanto si è potuto assodare (archivi distrutti, personale disperso, ecc.) risultò la seguente :

	<u>30-6-1945</u>	<u>30-6-1944</u>
	N. dei carri	N. dei carri
1) Fronti di magazzini e tettoie . . . . .	6.200	7.640
2) Fronti di piani caricatori scoperti . . . . .	13.400	18.000
3) Fronti di binari per carico e scarico diretto . .	48.660	57.000
4) Binari per deposito veicoli . . . . .	99.700	122.000
5) Binari di manovra . . . . .	195.630	204.000
	<u>metri quadrati</u>	<u>metri quadrati</u>
6) Aree coperte per deposito . . . . .	306.850	291.020
7) Aree scoperte per deposito . . . . .	1.734.800	1.517.320

## IMPIANTI D'ILLUMINAZIONE

**26. Illuminazione degli uffici e delle stazioni.** — Le spese sostenute nell'esercizio 1944-45 per l'illuminazione elettrica delle stazioni e degli uffici (energia e tasse, materiali di manutenzione e mano d'opera) ammontarono a L. 62.600.000 circa, comprese le spese sostenute per il Compartimento di Trieste, contro L. 10.940.000 dell'esercizio precedente che non comprendeva però tutti i Compartimenti.

La spesa media complessiva annua per ogni Watt di potenza delle lampade installate risultò per l'esercizio 1944-45 di L. 9,70 mentre nell'esercizio precedente era stata di L. 6,20.

Le somme approvate in conto patrimoniale e in conto miglorie per impianti d'illuminazione e forza motrice, ammontarono rispettivamente a L. 912.000 ed a L. 240.000, contro L. 164.000 e L. 325.000 nell'esercizio precedente.

Le stazioni ed uffici illuminati elettricamente al 30 giugno 1945 erano 2.853 con 132.208 lampade ad incandescenza funzionanti.

La potenza complessiva degli impianti in funzione al 30 giugno 1945 risultò di Watt 6.508.000.

Le stazioni con impianto ad inondazione di luce funzionanti al 30 giugno 1945 risultarono in n. 27 con n. 196 proiettori.

La consistenza al 30 giugno 1945 degli impianti di illuminazione funzionanti nelle stazioni ed uffici si presentò come segue:

— Stazioni ed uffici illuminati elettricamente . . . . .	N.	2.853
— Stazioni illuminate con il sistema ad inondazione di luce . . . . .	»	27
— Lampade ad incandescenza . . . . .	»	132.208
— Potenza complessiva . . . . .	Watt	6.508.000
— Stazioni illuminate a petrolio . . . . .	N.	280
— Lumi a petrolio . . . . .	»	1.379

27. Illuminazione dei treni e delle locomotive. — Al 30 giugno 1945 la consistenza delle batterie accumulatori per l'illuminazione elettrica dei rotabili ferroviari era di 25.000 e quella delle batterie per i servizi accessori sulle locomotive elettriche era di 5.089.

Gli impianti di carica in efficienza erano 40 : 14 altri impianti erano inutilizzabili perchè completamente distrutti o col macchinario asportato.

Nell'esercizio vennero rifornite di energia circa 459.000 batterie, utilizzando 805.500 kWh.

Non sono state accertate le percorrenze dei rotabili a luce elettrica con batterie trasportabili perchè il Centro di Meccanizzazione di Firenze non ha potuto ricostruire i dati necessari.

Le spese di esercizio ammontarono a L. 46.800.884.

Il numero delle locomotive con impianti di illuminazione elettrica, alimentati con batterie di accumulatori, e la dotazione di dette batterie risultano dal prospetto seguente, nel quale i dati al 30 giugno 1944 non figurano perchè non fu possibile rilevarli:

	30-6-1942	30-6-1943	30-6-1945
Locomotive a vapore munite di impianto di illuminazione elettrica con accumulatori . . . . . N.	1.116 (1)	1.117 (2)	544
— dotazione di batterie di accumulatori per dette locomotive . . . »	2.232	2.234	912
Locomotive elettriche, elettrotreni ed elettromotrici a c.c. 3000 Volt, munite di impianto di illuminazione elettrica con accumulatori . . . »	961	1.037	1.046 (3)
— dotazione di batterie di accumulatori per detti rotabili (adibite sia per servizi luce che per servizi ausiliari) . . . . . »	7.736	8.051	3.577
Locomotive elettriche ed elettromotrici a c.c. 650 Volt, munite di impianto di illuminazione elettrica con accumulatori . . . . . »	45	38	43 (4)
— dotazione di batterie di accumulatori per detti rotabili (adibite sia per servizi luce che per servizi ausiliari) . . . . . »	248	228	204
Locomotive elettriche trifasi munite di impianto di illuminazione elettrica con accumulatori . . . . . »	697	697	695 (5)
— dotazione di batterie di accumulatori per dette locomotive . . . »	1.394	1.394	1.308

(1) Durante l'esercizio 1941-1942 fu applicata l'illuminazione elettrica con accumulatori a 36 locomotive a vapore (10 gr. 625, 18 gr. 640, 8 gr. 940). Inoltre, a 6 locomotive con illuminazione a turbodinamo fu applicata l'illuminazione elettrica ad accumulatori.

(2) Durante l'esercizio 1942-1943 fu applicata l'illuminazione elettrica con accumulatori a 1 locomotiva a vapore (gr. 625.062).

(3) Vi sono comprese: 15 unità in demolizione  
91 unità mancanti  
80 unità in Germania.

(4) Vi sono comprese: 8 unità in demolizione  
1 unità mancante.

(5) Vi sono comprese: 6 unità in demolizione  
20 unità mancanti  
15 unità in Germania.

28. Illuminazione elettrica dei segnali. — Alla fine dell'esercizio 1944-45 si ebbero n. 574 località dotate d'illuminazione elettrica dei segnali, con un totale di n. 4.481 segnali illuminati elettricamente. In questi non sono compresi i segnali permanentemente luminosi.

### IMPIANTI DIVERSI

29. Impianti telegrafici e telefonici. — Nell'esercizio 1944-45 non vennero eseguiti nuovi impianti. Vennero soltanto eseguiti lavori per il ripristino degli impianti danneggiati in conseguenza degli eventi bellici.

Detti lavori di ripristino vennero eseguiti al seguito delle truppe Alleate che durante l'esercizio proseguirono la loro campagna attraverso l'Italia. Tali lavori, in genere, ebbero prevalente carattere di provvisorietà.

Dal prospetto che segue risulta la consistenza degli impianti telegrafici al 30 giugno 1945 in confronto di quella al 30 giugno 1944:

DENOMINAZIONE DEGLI IMPIANTI		SITUAZIONE AL 30-6-1944	SITUAZIONE AL 30-6-1945	
Lunghezza delle linee telegrafiche . . . . . Km.		12.590	15.051	
Circuiti { aerei {	Sviluppo conduttori {	Per telegrafi . . . . . »	18.846	27.418
		» telefoni . . . . . »	19.216	24.033
		» blocco e segnalamenti . . . . . »	9.142	11.109
		» altri usi e di scorta . . . . . »	—	—
Cavi multipli telegra- fonici comprendenti eventualmente cir- cuiti di blocco e segnalamento	Lunghezza dei cavi . . . . . » di cui comprendenti circuiti pupinizzati . . . . . » Sviluppo coppie . . . . . » di cui pupinizzate . . . . . » Bobine Pupin . . . . . N.	2.291	4.798	
		1.624	4.528	
		50.634	75.389	
		21.422	36.486	
	9.153	15.056		
Canapi ad un conduttore (in galleria) . . . . . Km.		30	112	
Cavi mult. per segna- lam. e appar. centr. {	Lunghezza dei cavi . . . . . » Sviluppo coppie . . . . . »	2.270	3.482	
		23.800	46.315	
Centralini telegrafici . . . . . N.		7	3	
Telescrittori . . . . . »		49	31	
Gruppi telegrafici Morse . . . . . »		1.986	3.989	
Centralini telefonici {	Automatici . . . . . » Manuali . . . . . »	45	36	
		320	539	
Apparecchi telefonici singoli {	Ordinari di tipo normale . . . . . » Automatici . . . . . » A chiamata selettiva . . . . . »	7.101	6.574	
		1.656	4.866	
		2.510	6.005	
Posti telefonici di la- voro a più linee {	Con linee ordinarie e selettive . . . . . » Con sole linee ordinarie . . . . . »	890	772	
		220	314	

30. Impianti meccanismi speciali. — Durante l'esercizio 1944-45 fu eseguito l'impianto di un montacarichi a Torino per l'importo di L. 29.000.

31. Orologi, stadere e bilance. — Dai due prospetti seguenti risulta la situazione di tali mezzi in opera al 30 giugno 1945 in confronto di quelli in opera al 30 giugno 1944:

#### OROLOGI

TIPO	Quantità al 30 giugno 1944	Quantità al 30 giugno 1945	Spesa per canone di manutenzione ordinaria Lire	Spesa per riparazioni straordinarie Lire
Da torre . . . . .	42	97		
Regolatori . . . . .	82	203		
A più mostre . . . . .	281	401		
Secondari elettrici da torre . . . . .	14	20		
» » a più mostre . . . . .	54	89		
» » ad una mostra . . . . .	240	666	440.147	788.643
Da tasca . . . . .	2.920	5.686		
Di controllo per la presenza di personale . . . . .	97	114		
Di controllo per la guardia notturna . . . . .	186	261		
A bilanciere per cabine di blocco . . . . .	275	266		
Da ufficio a pendolo con o senza suoneria . . . . .	2.985	6.472		
			1.228.790	

#### STRUMENTI METRICI

TIPO	Quantità al 30 giugno 1944	Quantità al 30 giugno 1945	Spesa per canone di manutenzione ordinaria Lire	Spesa per riparazioni straordinarie Lire
Stadere a ponte bilico . . . . .	980	1.575		
» portatili . . . . .	2.520	4.850		
Bilance a sospensione inferiore . . . . .	1.680	3.012	1.390.846	2.859.869
» » » semplice per monete . . . . .	701	1.228		
Stadere e bilance automatiche. . . . .	49	174		
			4.250.715	

#### OFFICINE E CANTIERI DEL SERVIZIO LAVORI E COSTRUZIONI

32. Il Cantiere di Livorno non svolse alcuna attività causa i danni subiti per azioni belliche ed anche perchè il piazzale di stagionatura non era ancora stato bonificato dalle mine al termine dell'esercizio 1944-45.

Il treno cantiere, trasportato dai tedeschi nell'Italia settentrionale, rimase fermo a Luino in perfetta efficienza ad eccezione dell'automotrice che fu tagliata in due dai tedeschi con la fiamma ossidrica e abbandonata in tale stato a Vicenza.

---

## NOTIZIE VARIE

**33. Appalti e contratti.** — Per l'esecuzione dei lavori di manutenzione ordinaria (della linea, fabbricati e opere d'arte) venne provveduto in gran parte mediante convenzioni di cottimo, lettere commerciali o commettendo i lavori a mezzo ordinativi.

Per i lavori inerenti alle opere metalliche (travate, pensiline e coperture) si provvide a mezzo della squadra ponti in ferro.

Per la restante minor parte di detti lavori di ordinaria manutenzione si stipularono contratti in seguito a gare a licitazione privata.

Per quei lavori di manutenzione dell'armamento e della sede stradale, ai quali non si potè far fronte con le squadre cantonieri, data la deficienza di personale, si proseguì col sistema degli appalti a licitazione privata.

Per i lavori in conto speciale, cioè a carico della parte straordinaria del bilancio, si seguì, come d'uso, il sistema delle gare a licitazione privata, salvo nei casi in cui, per precedenti impegni e per speciali condizioni, venne adottato l'appalto a trattativa privata in base a regolari contratti o convenzioni o lettere commerciali, preventivamente autorizzate.

Il numero delle gare a licitazione tenute nei diversi Compartimenti fu di 183 per un ammontare di L. 1.750.837.039 e furono tutte aggiudicate.

Furono presentati alla superiore approvazione ed approvati n. 43 contratti per un importo di L. 73.400.000.

Vennero stipulati ed inviati all'approvazione n. 15 atti addizionali per L. 7.664.670 e n. 100 tariffe suppletorie per L. 5.421.674.

**34. Controversie con gli appaltatori.** — Durante l'esercizio furono definite n. 93 vertenze, di cui 15 respingendo le corrispondenti domande. Le altre 78 furono risolte con il pagamento della somma di L. 3.243.215 di cui L. 199.656 si riferiscono a condoni di multe.

I suddetti dati riguardano solo le controversie di competenza del Servizio Lavori, escluse quelle di competenza delle singole Sezioni Lavori. In contabilità, al conto « Restituzione di multe inflitte per ritardata consegna materiali, per ritardata esecuzione di lavori e per inadempimento di patti contrattuali » figurano contabilizzate dal Servizio Lavori (comprese le dipendenti Sezioni) L. 1.764.288.

**35. Liquidazione di lavori in conto spese complementari e in conto spese patrimoniali.** — Per lavori eseguiti in conto spese patrimoniali ed in conto spese complementari, furono approvate n. 99 liquidazioni finali per un importo di L. 226.792.792,93.



**36. Espropriazioni ed asservimenti.** — Per nuovi impianti sulle linee in esercizio furono approvati progetti, richiedenti la espropriazione di circa mq. 405.500 di terreno per un importo complessivo presunto di L. 3.421.100.

Per le espropriazioni e per gli asservimenti relativi a progetti approvati nell'esercizio in esame e nei precedenti, si effettuarono depositi per la somma di L. 978.217 riferentesi ad una superficie espropriata di mq. 223.953.

**37. Incendi attribuiti al passaggio delle locomotive.** — Gli incendi nelle proprietà limitrofe alla ferrovia, denunciati e attribuiti al passaggio delle locomotive furono complessivamente n. 154 per un danno presunto di L. 3.924.568.

Nella maggior parte dei casi la responsabilità dell'Amministrazione ferroviaria non venne, peraltro, riconosciuta. Non furono liquidati indennizzi.

**38. Concessioni diverse.** — Vennero concluse n. 272 convenzioni, di cui n. 169 per concessione di attraversamenti elettrici, n. 83 per attraversamenti con condutture d'acqua, n. 20 per impianti a distanza ridotta.

Per altre n. 384 domande di concessione del genere erano in corso le relative istruttorie al 30 giugno 1945.

**39. Vendite, permuta ed acquisti.** — Si procedette a n. 2 vendite di terreni non necessari all'esercizio ferroviario, per una superficie complessiva di mq. 354, per il prezzo complessivo di L. 810.

Si effettuò n. 1 permuta di terreno con terzi nella quale l'Amministrazione ferroviaria cedette mq. 726 di terreno ricevendone in cambio mq. 3127 più un conguaglio di L. 1.502.

Non furono stipulati atti d'acquisto d'immobili.

**40. Consegna dei piazzali esterni e delle strade d'accesso alle stazioni.** — Venne stipulata n. 1 convenzione per consegna ai Comuni di piazzali esterni e strade d'accesso a stazioni ferroviarie e al 30 giugno 1945 erano in corso n. 12 trattative per altre consegne del genere.

**41. Affitti attivi e passivi - Proventi diversi.** — Al 30 giugno 1945 erano in corso n. 7.939 contratti per la concessione a terzi di terreni e fabbricati di proprietà dell'Amministrazione ferroviaria. Le somme contabilizzate, nell'esercizio 1944-45, al conto « Pigioncini locali diversi » ammontarono a L. 2.957.158 e quelle contabilizzate al conto « Fitto terreni e vendita prodotti del suolo » ammontarono a L. 2.820.556.

Al 30 giugno 1945 erano altresì in corso n. 117 contratti per l'affitto di fabbricati e terreni, di proprietà di terzi. Le somme contabilizzate, nel 1944-45, al conto di spesa « Affitto, adattamento e riparazione locali privati » ammontarono a L. 10.260.611.

Inoltre al 30 giugno 1945 erano in corso n. 18.413 concessioni di alloggio al personale ai sensi del Capo V delle disposizioni sulle competenze accessorie (escluse Case Economiche Ferrovieri). Le somme contabilizzate, nel 1944-45, al conto « Pigioncini alloggi » ammontarono a L. 10.911.200.

Durante l'esercizio fu complessivamente ricavato dagli sfalci d'erba e dallo scalvo siepi delle scarpate ferroviarie un provento di L. 1.032.142 (già compreso nella somma contabilizzata al conto « Fitto terreni e vendita prodotti del suolo » di cui detto più sopra).

---

**PROGETTI E LAVORI ESEGUITI  
PER CONTO DELL'AMMINISTRAZIONE DELLE POSTE E TELEGRAFI**

**42. Edifici postali e telegrafici.**

Bologna . . . . .	Fornitura mano d'opera e materiali per asportazione macerie nel palazzo postale Bologna Ferrovia (in corso)
Foggia . . . . .	Miglioramenti e sistemazioni dei locali di alcuni Uffici nel palazzo delle Poste (sospeso)
Potenza . . . . .	Costruzione di un nuovo edificio per le Poste e Telegrafi (sospeso il completamento per l'avvenuta occupazione da parte di sinistrati di guerra)
Taranto . . . . .	Riparazioni danni di guerra e ampliamento del fabbricato Uffici Poste di transito (in corso)
Bari . . . . .	Riparazioni danni di guerra al fabbricato Poste Centro (ultimato)
Cagliari . . . . .	Riparazione fabbricato adibito ad uso Poste-Ferrovia (in corso)

**43. Case economiche per postelegrafonici.**

Bologna . . . . .	Lavori di ripristino alle case per i postelegrafonici (in corso)
-------------------	--

**44. Impianti elettrici ed elettromeccanici.** — Durante l'esercizio 1944-45 furono eseguiti vari impianti per conto dell'Amministrazione delle PP. TT. e precisamente :

- a) Illuminazione, forza motrice, suonerie, orologi elettrici, telefoni interni, serrature elettriche, ecc. per un importo di L. 243.400 ;
- b) Impianti di sollevamento per un importo di L. 130.000 ;
- c) Impianti di meccanizzazione per un importo di L. 5.500.

Si provide inoltre alla manutenzione ordinaria e straordinaria degli impianti di illuminazione elettrica (circa 30.000 lampade ad incandescenza installate, tenuto conto dei danneggiamenti verificatisi in seguito ad azioni belliche) nonchè degli impianti di ascensori e montacarichi con accompagnamento di persone in funzionamento in diversi uffici dell'Amministrazione postale, con una spesa di L. 528.000.

---



## CAPO III.

## TRAZIONE E MATERIALE ROTABILE

## DANNI AGLI IMPIANTI E AL MATERIALE

1. **Danni agli impianti.** — Gli impianti della Trazione: Officine, Depositi, Squadre di Rialzo, furono prima la meta delle incursioni aeree e, successivamente, bersaglio delle spoliazioni più o meno sistematiche da parte delle truppe operanti. In conseguenza di ciò, la loro situazione divenne veramente precaria: fabbricati più o meno distrutti o danneggiati; macchine, attrezzi, mezzi d'opera distrutti od asportati; piazzali sconvolti, e ciò principalmente nelle zone circostanti le varie linee di fronte che successivamente si costituirono sul nostro territorio.

Il problema della riattivazione e ricostruzione degli impianti della Trazione si presentò quindi con tutta la sua urgenza e vastità e, sia pure gradualmente, dovette essere subito affrontato. Si noti inoltre che la separazione fra Nord e Sud, durata praticamente fino quasi alla fine dell'esercizio 1944-45, limitò non poco le possibilità della ricostruzione, tenuto conto, tra l'altro, della mancanza delle materie prime e dei materiali, essendo, quelli disponibili, destinati ai bisogni impellenti della guerra in atto. Ciò spiega gli scarsi risultati ottenuti e la naturale limitazione dei lavori di ripristino ai soli impianti a sud della linea Gotica; tra l'altro, più che di ricostruzione, in tale periodo, si può parlare di riattivazione, con mezzi di fortuna e sotto la spinta delle necessità di esercizio, degli impianti in condizioni meno gravi.

Le cartine degli allegati n. 6, 7, 8 mettono in evidenza partitamente per ciascun impianto, il risultato del lavoro di ricostruzione e ripristino.

a) Officine di Grande Riparazione (vedi allegato 6). Su 14 officine, 2 furono completamente distrutte, 6 danneggiate in modo gravissimo, 5 mediamente danneggiate ed 1 sola danneggiata lievemente.

I danni subiti dagli impianti (limitatamente a quelli relativi alle attrezzature, macchinario e mezzi d'opera), espressi in Lire valore 1945, possono valutarsi come segue:

Torino . . . . .	L. 229.000.000
Verona . . . . .	» 378.000.000
Vicenza . . . . .	» 130.000.000
Voghera . . . . .	» 130.000.000
	<hr/>
<i>a riportare</i> . . . . .	L. 867.000.000

	riporto . . .	L. 867.000.000
Bologna . . . . .	»	308.000.000
Rimini . . . . .	»	381.000.000
Firenze (Mat. rot.) . . . . .	»	317.000.000
Firenze (Motori) . . . . .	»	33.000.000
Foligno . . . . .	»	167.000.000
Foggia . . . . .	»	89.000.000
Pietrarsa . . . . .	»	165.000.000
Granili . . . . .	»	151.000.000
Messina . . . . .	»	85.000.000
Catania . . . . .	»	113.000.000
	<b>Totale . . .</b>	<b>L. 2.676.000.000</b>

La potenzialità di produzione al 30 giugno 1945, era la seguente :

**POTENZIALITÀ DI PRODUZIONE DELLE OFFICINE DI GRANDE RIPARAZIONE AL 30 GIUGNO 1945**  
(in % della potenzialità anteguerra)

OFFICINE	al 30 giugno 1945
TORINO (Locomotive Veicoli) . . . . .	40
VOGHERA (Veicoli) . . . . .	30
GENOVA RIVAROLO (T.E. trifase) . . . . .	35
VERONA (Locomotive) . . . . .	40
VICENZA (Veicoli) . . . . .	50
BOLOGNA (Veicoli) . . . . .	25
RIMINI (Locomotive) . . . . .	20
FIRENZE (Locomotive Veicoli) . . . . .	40
FOLIGNO (T.E. corrente continua) . . . . .	65
NAPOLI GRANILI (Veicoli) . . . . .	60
NAPOLI PIETRARSA (Locomotive) . . . . .	90
FOGGIA (Veicoli) . . . . .	50
MESSINA (Veicoli) . . . . .	75
CATANIA (Veicoli) . . . . .	75

Per definire le potenzialità fu considerata la sintesi di 3 elementi:  
 — stato di ricostruzione degli impianti;  
 — efficienza qualitativa e quantitativa delle maestranze;  
 — produzione.

b) Depositi Locomotive e Rotabili automotori (vedi allegato 7). Le condizioni dei 113 esistenti erano, nel giugno 1945, le seguenti: 38 distrutti, 14 gravemente danneggiati, 20 mediamente danneggiati, 22 lievemente danneggiati e 19 senza danni.

Nel complesso i danni subiti (limitatamente a quelli relativi alle attrezzature, macchinari e mezzi d'opera) vennero valutati approssimativamente in L. 1.500.000.000 (valore 1945).

L'opera di ricostruzione dei Depositi Locomotive, per le ragioni generali dette, ebbe inizio nel 1945. I macchinari e mezzi d'opera asportati furono in parte reperiti nei Depositi prossimi al confine e da questi ridistribuiti negli impianti che ne erano completamente privi, costituendo una prima dotazione di macchinario.

c) Squadre Rialzo (vedi allegato 8). Le condizioni delle 60 esistenti erano, nel giugno 1945, le seguenti : 17 distrutte, 17 gravemente danneggiate, 14 mediamente danneggiate, 4 lievemente danneggiate e 8 senza danni.

Nel loro complesso i danni subiti dai macchinari e mezzi d'opera furono valutati come segue :

Macchinari 20 % per un valore di . . . . .	L.	86.000.000
Mezzi d'opera 80 % per un valore di . . . . .	»	34.000.000
		120.000.000
Totale . . .	L.	120.000.000

2. **Danni al materiale rotabile.** — Per i danni ai *mezzi di trazione e rotabili automotori* si rimanda ai dati riportati nell'allegato N. 20. Per i danni ai *veicoli*, in mancanza di dati relativi al 1945, sono esposti, nell'allegato N. 21, i risultati del Censimento E.C.I.T.O. (European Central Inland Transport Organisation = Ufficio Centrale Trasporti Interni Europei) del marzo 1946. Tali risultati sono messi a confronto con la situazione inventariale al 30 giugno 1940 e da questo confronto si rilevano le quantità dei veicoli mancanti (fra i quali sono compresi quelli distrutti o asportati, in dipendenza della guerra). Si hanno poi alla stessa data, i dati relativi ai veicoli riparandi e demolendi fra i quali sono compresi quelli danneggiati per cause belliche.

#### DOTAZIONE DI MATERIALE ROTABILE

3. **Consistenza del parco delle Ferrovie dello Stato al 30 giugno 1945.** — La consistenza dei rotabili ferroviari a scartamento normale e ridotto, compresi quelli di proprietà privata nel parco F.S., al 30 giugno 1945 è indicata nel prospetto allegato N. 22. Nello stesso prospetto è riportata la situazione dei carrelli stradali e delle trattrici. Per quanto riguarda la consistenza dei veicoli (carrozze, bagagliai, carri) i dati indicati nell'allegato 22 sono soltanto approssimativi.

4. **Ordinazione e costruzione di nuovi rotabili.** — Durante l'esercizio 1944-45 furono ordinati N. 1.000 carri.

Tenuto conto del materiale ordinato in precedenza e di quello consegnato nel corso dell'esercizio, risultavano in costruzione al 30 giugno 1945 i seguenti rotabili :

75 locomotive elettriche,  
18 elettromotrici,  
20 carrozze,  
7.167 carri.

Le nuove ordinazioni e le consegne del materiale ferroviario avvenute nell'esercizio risultano dall'allegato N. 23.

### 5. Quantità media dei rotabili atti al servizio e di quelli fuori servizio per riparazione.

*Trazione a vapore.* — La quantità media delle locomotive ed automotrici a vapore in dotazione nell'esercizio 1944-45 fu di 3800 circa.

La percentuale delle unità atte al servizio fu del 49,8 % in confronto al 58,4 % dello esercizio precedente e dell'88,2 % del 1942-43.

Durante l'esercizio 1944-45 rimasero in media accantonate 63 unità.

Il seguente prospetto dimostra le variazioni avvenute dal 1941-42 in poi nella quantità media delle locomotive ed automotrici a vapore in dotazione, di quelle atte al servizio e di quelle fuori servizio per riparazione :

ESERCIZIO	Locomotive ed automotrici a vapore							
	Dotazione media	Atte al servizio			Fuori servizio (+)			
		Numero	% sulla dotazione	Per Km. di linea esercitata	Numero	% sulla dotazione		Per Km. di linea esercitata
						comprese le accantonate	escluse	
1941-1942 . . . . .	4.037	3.062	88,6	0,306	435	11,4	11,5	0,037
1942-1943 . . . . .	4.033	3.587	88,2	0,309	446	11,8	11,8	0,039
1943-1944 . . . . .	4.032	2.347	58,4	0,234	1.685	42,6	42,8	0,168
<b>1944-1945 . . . . .</b>	<b>3.800</b>	<b>1.899<sup>(1)</sup></b>	<b>49,8</b>	<b>0,169</b>	<b>1.901</b>	<b>50,2</b>	<b>51,1</b>	<b>0,170</b>

(1) Dati approssimativi.  
(+) Comprende le locomotive in riparazione e quelle fuori servizio per danni di guerra ed in attesa di riparazione o demolizione.

## PERCORRENZE E CONSUMI

6. Consumo di energia elettrica. — Il consumo di energia per la trazione elettrica nell'esercizio 1944-1945 risultò kWh 238.532.928 di fronte ad un consumo di kWh 767.279.968 dell'esercizio precedente.

Nel detto consumo di kWh 238.532.928 sono compresi anche circa kWh 1.500.000 consumati per i molteplici servizi ferroviari estranei alla trazione elettrica dei treni (manovre, apparati centrali e di blocco, riscaldamento, ecc.).

Per l'esercizio 1944-45, a causa delle vicende belliche, non fu possibile effettuare la rilevazione dei dati delle percorrenze dei mezzi di trazione, dei rotabili automotori e dei treni e di quelli relativi ai consumi, ad eccezione del consumo di energia elettrica, più sopra riportato.

7. Utilizzazione delle automotrici. — La utilizzazione delle automotrici dal 1942 al 1945 risulta dal seguente prospetto :

D A T A	Numero dei turni (1)			Numero delle automotrici in turno			Percentuale automotrici a doppio agente rispetto al totale delle automotrici in turno	Percorrenza media giornaliera delle automotrici in turno
	Doppio agente	Semplice agente	Totale	Doppio agente	Semplice agente	Totale		
30 giugno 1942 . . . . .	2	1	3	6	7	13	% 53,8	Km 187
30 giugno 1943 . . . . .	3	4	7	7	39	46	84,8	212
30 giugno 1944 . . . . .	6	2	8	20	12	32	37,5	130
30 giugno 1945 . . . . .	8	3	11	45	15	60	25	150

(1) Un turno di mezzi di trazione o di rotabili automotori è costituito in modo che ognuno di tali mezzi effettui, in ogni giornata del turno, un viaggio oppure una serie di viaggi nel complesso diversa da quella del giorno precedente.  
 Il numero di giorni necessario affinché ciascuna macchina di un turno riprenda la serie di viaggi del primo giorno, costituisce la durata del turno, il quale comprende anche i giorni di riposo.  
 I turni sono attuati sia per ottenere la migliore utilizzazione dei mezzi di trazione e dei rotabili automotori, sia per ripartire a rotazione fra il personale di trazione tutti i viaggi, alcuni dei quali hanno orario più comodo, altri meno.

Il parco delle automotrici soffrì molto nell'ultimo periodo della guerra; parecchie unità andarono totalmente distrutte, un numero assai maggiore venne reso inutilizzabile.

I danni contemporaneamente subiti dagli impianti ai quali le automotrici erano assegnate, l'opportunità di procedere in un primo tempo alla riparazione delle carrozze, e i danni subiti, in particolare, dall'Officina Motori di Firenze, fecero sì che il ripristino delle unità riparabili, intrapreso subito dopo l'armistizio, dovette procedere, specie nei primi tempi, in modo lento. Anche le unità rimaste attive, essendo state intensamente sfruttate, si trovarono tutte, quale più quale meno, in stato di anormale deperimento.

#### RIPARAZIONI AL MATERIALE ROTABILE

I dati sulle riparazioni del materiale rotabile sono incompleti. Quelli che si poterono rilevare sono i seguenti :

##### 8. Riparazione delle locomotive nei depositi.

*Trazione a vapore.* — Nei Depositi efficienti e anche in quelli solo parzialmente efficienti ed in corso di ricostruzione si eseguirono 244 riparazioni medie e 741 piccole.

La percorrenza media delle locomotive a vapore di tutta la rete fra due riparazioni cicliche con rialzo risultò, in base a rilievi parziali, di Km. 64.930.

Nel seguente prospetto si forniscono i dati per gruppi di locomotive, dei diversi esercizi dal 1941-1942 in poi :



**PERCORRENZA MEDIA DELLE LOCOMOTIVE A VAPORE  
FRA DUE RIPARAZIONI CICLICHE CON RIALZO**

ESERCIZIO	Locomotive a grande velocità per treni diretti e direttissimi	Locomotive per treni viaggiatori accelerati	Locomotive per treni viaggiatori su linee secondarie	Locomotive per treni merci e viaggiatori di montagna	Locomotive per tradotte e manovre	Locomotive per cremagliera	Media totale per intera rete
	Km	Km	Km	Km	Km	Km	Km
1941-1942. . . . .	118.021	104.998	82.978	80.568	73.657	27.582	92.259
1942-1943. . . . .	118.102	104.698	81.608	83.102	73.389	30.679	92.751
1943-1944. . . . .	99.143	94.393	82.474	79.487	71.709	—	86.002
1944-1945 (¹). . . . .	73.484	77.828	62.107	56.912	60.133	22.058	64.930

(1) I dati relativi all'esercizio 1944-1945 sono parziali.

**9. Riparazione delle locomotive e dei carri riscaldatori nelle Officine di Grande Riparazione dell'Amministrazione. — I dati caratteristici dell'andamento della produzione delle Officine di Grande Riparazione dell'Amministrazione risultano dai seguenti prospetti:**

**RIPARAZIONE MATERIALE A VAPORE  
(Unità effettive)**

	1941-42	1942-43	1943-44 (²)	1944-45
Locomotive riparate . . . . . N.	723 (¹)	805	786	592
Caldaie sciolte riparate . . . . . »	37	18	3	—
Carri riscaldatori riparati . . . . . »	56	24	12	—
Locomotive di privati riparate . . . . . »	1	1	1	—
Locomotive germaniche riparate . . . . . »	1	14 (³)	—	—
Locomotive croate riparate . . . . . »	—	4 (³)	—	—
Percentuali delle locomotive alle quali è stata effettuata la grande riparazione rispetto al totale delle locomotive riparate . . . . . %	79,69	84,47	39,32	23,64
Giacenza media in riparazione delle locomotive di grande riparazione . . . . . giorni	36	37	43	.

(1) Di cui 31 unità riparate dal Deposito di Cagliari.  
(2) Già comprese nelle 805 riparate in totale.  
(3) La produzione dell'esercizio 1943-1944 fu principalmente di piccole riparazioni e riordini.

**RIPARAZIONE MATERIALE ELETTRICO  
(Unità effettive)**

	1941-42	1942-43	1943-44	1944-45
a) Locomotive trifasi . . . . . N.	172	114	114	116
b) Locomotive a corrente continua . . . . . »	171	171	343	32
<b>TOTALE LOCOMOTIVE ELETTRICHE . . . N.</b>	<b>343</b>	<b>285</b>	<b>457</b>	<b>148</b>
Percentuale delle locomotive di grande riparazione rispetto al totale delle locomotive riparate . . . . . %	65,88	49,82	17,94	.
Giacenza media in riparazione delle locomotive di grande riparazione:				
a) locomotive trifasi . . . . . giorni	35	41	61	.
b) locomotive a corrente continua . . . . . »	27	35	42	.

N. B. — La produzione dell'esercizio 1943-1944 fu principalmente di piccole riparazioni e riordini.

**10. Riparazione delle automotrici nelle Officine di Grande Riparazione dell'Amministrazione.** — Non appena fu possibile, l'Officina Motori riprese a lavorare nel ramo specifico che le spetta, naturalmente in scala ridotta, migliorando però via via che nuovi mezzi venivano riattivati. Durante l'esercizio non furono però effettuate grandi revisioni di carrelli motori.

Anche la riparazione delle automotrici, nelle Officine veicoli, risentì naturalmente delle vicissitudini di guerra: praticamente sospesa nel periodo, per così dire, più acuto, riprese immediatamente dopo, con ritmo crescente.

Il prospetto seguente indica l'andamento delle grandi riparazioni nei due ultimi esercizi:

	1943-44	1944-45
Grandi revisioni di carrelli motori nell'Officina Motori di Firenze Romito . . . . .	8	—
Grandi revisioni di automotrici nelle Officine veicoli . . .	74	36

**11. Riparazione dei veicoli nelle Officine di Grande Riparazione dell'Amministrazione.**

**RIPARAZIONE VEICOLI**  
(Unità effettive)

	1941-42	1942-43	1943-44 (*)	1944-45
Carrozze . . . . . N.	4.350 (1)	5.044 (2)	1.948 (3)	1.417 (4)
Automotrici ed elettromotrici (5) . . . . . »	167	311	96	39
Bagagliai, postali, cellulari. . . . . »	876	947	220	408
Carri. . . . . »	5.057	5.964	1.369	11.391
<b>TOTALE VEICOLI . . . N.</b>	<b>10.450</b>	<b>12.266</b>	<b>3.633</b>	<b>13.255</b>

(1) di cui 4.233 a carrelli  
 (2) di cui 4.787 »  
 (3) di cui 1.872 »  
 (4) di cui 1.329 »  
 (5) Questi dati sono comprensivi di quelli indicati nel prospetto precedente, alla voce « Grandi revisioni di automotrici nelle Officine veicoli ».  
 (\*) Sole officine di Torino, Voghera, Vicenza, Bologna, Firenze.

**12. Riparazione dei veicoli nelle Squadre Rialzo.** — Nell'esercizio furono riparati 109.120 veicoli, e precisamente: 9.026 carrozze, 3.913 bagagliai e postali, e 96.181 carri.

Inoltre furono effettuate 311.170 piccole riparazioni di manutenzione corrente.

**13. Riparazione dei veicoli nelle Officine private.** — L'andamento delle riparazioni, trasformazioni e modifiche, eseguite ai veicoli negli esercizi dal 1941-1942 in poi presso l'industria privata, risulta dal seguente prospetto:

	1941-42	1942-43	1943-44 ( <sup>1</sup> )	1944-45 ( <sup>2</sup> )
<i>Veicoli riparati :</i>				
Carrozze - unità effettive . . . . .	2.582	2.650	1.291	123
Bagagliai - » » . . . . .	2.503	1.986	1.137	84
Carri - » » . . . . .	23.865	28.386	12.007	3.977
TOTALE: unità effettive . . .	28.950	33.022	14.435	4.184
TOTALE: unità virtuali . . .	5.696	5.687	2.878	.
Carri croati riparati . . . . .	—	85 ( <sup>3</sup> )	10 ( <sup>4</sup> )	—
Veicoli germanici riparati . . . . .	—	—	35	—
<i>Veicoli trasformati</i> . . . . .	947	139	23	—

(1) I dati di questo esercizio riguardano solo i primi 9 mesi.  
(2) I dati di questo esercizio riguardano soltanto il secondo semestre e le sole Officine private dell'Italia centro-meridionale, mancando quelli relativi alle Officine dell'Italia settentrionale.  
(3) Compresi nei 28.386 carri riparati.  
(4) Compresi nei 12.007 » »

*N. B.* — Il lavoro di riparazione dei veicoli viene valutato assumendo come unità virtuale quella corrispondente ad una unità fittizia, per la riparazione della quale occorre un impiego di 1.000 ore di mano d'opera. Per l'esercizio 1944-1945 dette unità virtuali non si poterono valutare per mancanza dei dati relativi alla mano d'opera. Nel calcolo di queste unità virtuali si è tenuto conto, oltre che dei lavori di riparazione, anche di quelli dei veicoli allestiti per conto dell'Autorità Militare (carri cucina-dispensa, carrozze ristoro, carrozze a carri dormitori, carri ritirata, ecc.).

14. Riparazione dei tachimetri per locomotive e degli attrezzi pneumatici. — Al 30 giugno 1943 i tachimetri unificati erano 2.594.

Negli anni 1943, 1944 e 1945 proseguì la trasformazione e la costruzione dei tachimetri presso l'Officina di Bologna con ritmo vario secondo le contingenze.

L'Officina, negli anni 1943 e 1944, in seguito ai pericoli delle offese aeree, fu trasferita altrove. Nel maggio 1945 l'Officina venne riportata nei propri locali del Deposito Locomotive, seppure in buona parte sinistrati, e per i primi tre mesi il macchinario e parte della mano d'opera rimasero a disposizione del Deposito Locomotive, per contribuire alla riattivazione del Deposito stesso.

#### ECONOMIE DIVERSE

15. Rigenerazione lubrificanti usati. — Anche nel periodo più acuto della guerra proseguì la rigenerazione degli olii recuperati dalle boccole dei veicoli, nell'impianto di Sampierdarena: i dati relativi risultano dal seguente prospetto:

Impianto di rigenerazione di Sampierdarena	
Esercizio	Olio minerale scuro rigenerato Kg
1942-1943. . . . .	246.681
1943-1944. . . . .	73.264
1944-1945. . . . .	31.155

16. Riutilizzazione guancialetti felpati e otturatori di feltro per boccole di veicoli. — Continuò, anche nel periodo più acuto della guerra, la riutilizzazione dei guancialetti ed otturatori, già attuata in precedenza con buon esito.

Il prospetto seguente indica i risultati :

ESERCIZIO	Guancialetti felpati				Otturatori di feltro			
	Passati alla spremitura	Utilizzazione dopo spremitura			Passati alla spremitura	Utilizzazione dopo spremitura		
		Riutilizzati	Venduti fuori uso	Rimanenza fuori uso		Riutilizzati	Fuori uso spediti alle Officine	Rimanenza fuori uso
	N.	N.	Kg	Kg	N.	N.	Kg	Kg
1942-1943 . . . . .	79.294	3.031	19.322	2.660	54.655	29.837	4.810	4.560
1943-1944 . . . . .	24.367	2.494	—	6.054	20.760	11.699	4.780	4.148
1944-1945 . . . . .	5.375	1.280	—	7.654	3.093	20	—	4.468

*N. B.* — La rimanenza fuori uso comprende per ogni esercizio finanziario, anche le rimanenze degli esercizi precedenti non vendute o non utilizzate per altri usi qualsiasi.



## CAPO IV.

## PERSONALE

1. **Consistenza effettiva del personale.** — Come già indicato nella Parte Prima, la consistenza numerica totale del personale per l'intera rete risultò al 30 giugno 1945, di 200.196 agenti così suddivisi per categorie :

— di ruolo . . . . .	111.668	con variazione di + 4.831	} rispetto alla consistenza al 30 giugno 1944.
— sussidiari . . . . .	43.055	» » » — 442	
— aspiranti sussidiari . . . . .	26.261	» » » — 4.439	
— contrattisti . . . . .	10.003	» » » + 613	
— straordinari . . . . .	2.134	» » » — 146	
— pensionati riutilizzati . . . . .	4.560	» » » — 1.114	
— donne assunte per determinate mansioni del personale esecutivo	2.515	» » » — 575	
<b>Totale . . . . .</b>	<b>200.196</b>	<b>» » » — 1.272</b>	

Durante l'esercizio entrarono a far parte del personale di ruolo 9.676 agenti, di cui 4 quali mutilati od invalidi di guerra. Il forte aumento del personale di ruolo fu dovuto al fatto che la Direzione Generale di Verona, in seguito al Decreto Interministeriale 23 aprile 1944, n. 274, della Repubblica Sociale, dispose il passaggio a ruolo degli agenti sussidiari dopo 3 anni di servizio e 1000 giornate di effettivo servizio.

Cessarono invece dal servizio 4.845 agenti di ruolo tra morti ed esonerati.

L'allegato N. 2, che dà la situazione particolareggiata del personale al 30 giugno 1945 confrontata con quella al 30 giugno 1944, mette in evidenza anche le variazioni che si verificarono nelle diverse categorie di agenti.

Nel prospetto seguente si precisano le quantità di personale per i diversi Servizi, secondo la posizione al 30 giugno 1945 e le variazioni rispetto all'anno precedente :

**PERSONALE PRESENTE, DISTACCATO, IN SERVIZIO MILITARE, IN ASPETTATIVA, ECC.**

SERVIZI	Al 30 giugno 1945					Al 30 giugno 1944	Differenze fra i totali (col. 6 e 7)
	Agenti						
	Presenti	Distaccati ad altri Enti	In servizio militare od in aspettativa	Sospesi o sollevati dal servizio	Totale	Agenti in totale	
1	2	3	4	5	6	7	8
<i>Personale d'Ufficio</i> (escluso personale subalterno)							
dei vari Servizi escluso quello Lavori e Costruzioni . . . . .	9.668	251	321	557	<b>10.797</b>	10.166	+ 631
del Servizio Lavori e Costruzioni . . .	4.984	33	277	86	<b>5.380</b>	5.109	+ 271
<b>TOTALE PERSONALE UFFICIO . .</b> (escluso subalterno)	<b>14.652</b>	<b>284</b>	<b>598</b>	<b>643</b>	<b>16.177</b>	<b>15.275</b>	<b>+ 902</b>
<i>Personale subalterno degli Uffici . . . .</i>	<b>* 2.805</b>	<b>40</b>	<b>2</b>	<b>56</b>	<b>2.903</b>	<b>2.670</b>	<b>+ 233</b>
<i>Personale esecutivo</i>							
dei Servizi Movimento e Commerciale .	78.797	1.127	3.452	5.350	<b>88.726</b>	91.904	— 3.178
del Servizio Materiale e Trazione . .	52.963	286	982	711	<b>54.942</b>	54.492	+ 450
del Servizio Lavori e Costruzioni . . .	34.653	168	1.359	291	<b>36.471</b>	36.232	+ 239
degli altri Servizi . . . . .	907	21	1	48	<b>977</b>	895	+ 82
<b>TOTALE PERSONALE ESECUTIVO . .</b>	<b>167.320</b>	<b>1.602</b>	<b>5.794</b>	<b>6.400</b>	<b>181.116</b>	<b>183.523</b>	<b>— 2.407</b>
<b>TOTALE GENERALE . .</b>	<b>184.777</b>	<b>1.926</b>	<b>6.394</b>	<b>7.099</b>	<b>200.196</b>	<b>201.468</b>	<b>— 1.272</b>

2. **Quantitativo medio di personale durante l'esercizio 1944-45.** — Non avendo potuto ottenere i dati relativi a tutti i Compartimenti, non è possibile indicare una cifra significativa.

3. **Spese di personale.** — Le spese di personale addetto all'esercizio ed alle officine sono dettagliatamente esposte nel Capo X (Risultati finanziari) e nei relativi allegati.

4. **Servizi appaltati.** — Nel prospetto seguente vengono indicate le presumibili quantità di personale di cui l'Amministrazione avrebbe avuto bisogno, oltre quello indicato al punto 1, qualora avesse voluto effettuare in economia i servizi dati invece in appalto, e precisamente le cifre rappresentano per alcune voci l'effettivo numero di lavoratori, negli altri casi il numero di agenti F.S. valutato come sopra detto.

SERVIZI	AGENTI	
	1944-45	1943-44
<b>1) Servizio Movimento :</b>		
Facchinaggio merci e bagagli, pulizia stazioni, manovali trasbordatori, viaggianti, ecc. . . . .	2.108	2.261
Assuntorie . . . . .	1.900	2.005
Custodia dormitori personale viaggiante . . . . .	230	112
Custodia ritirate . . . . .	150	68
<b>2) Servizio Materiale e Trazione :</b>		
Pulizia locomotive . . . . .	139	205
Pulizia tubi . . . . .	7	11
Pulizia ceneratoi . . . . .	14	22
Pulizia piazzali . . . . .	124	182
Pulizia carrozze . . . . .	325	478
Carico carbone sulle locomotive . . . . .	455	673
Manipolazione sabbia . . . . .	8	23
Accudienza rifornitori . . . . .	42	62
Accudienza bagni e dormitori . . . . .	109	162
Servizi vari . . . . .	1.077	1.582
<b>3) Servizio Lavori e Costruzioni :</b>		
Manutenzione ed armamento . . . . .	5.360	6.535
Assuntori per custodia passaggi a livello . . . . .	5.042	1.303
Assuntori per accudienza segnali e per posa petardi . . . . .	631	537
Assuntori per vigilanza caduta massi . . . . .	97	31
Assuntori per vigilanza scambi in piena linea . . . . .	15	2
<b>TOTALE . . . . .</b>	<b>17.833</b>	<b>16.254</b>

5. **Concorsi.** — Durante l'esercizio 1944-45 non si effettuarono concorsi nè interni nè esterni.

6. **Assunzioni.** — Durante l'esercizio, nei Compartimenti centro-meridionali si procedette alle seguenti assunzioni di personale non di ruolo, reresi necessarie per la graduale ripresa del traffico e per i lavori di ricostruzione: Allievi Ispettori ingegneri 75, Allievi Ispettori medici 6, Assistenti ai lavori 35, Disegnatori 4, Sorveglianti ai lavori 1, Operai 79, Operai aiuto macchinisti 40, Manovali 48, Cantonieri 276, per un totale di 564 agenti.

Vennero poi assunti come agenti non di ruolo ex militari del Reggimento Genio Ferroviari, in base all'art. 22 della Convenzione con il Ministero della Guerra, con le qualifiche e per i quantitativi seguenti: Alunni d'ordine delle stazioni 42, Conduttori 18, Frenatori 12, Manovali 56, Aiuto macchinisti 38, Aiuto operai 5, per un totale di 171 agenti.

Si assunsero pure 28 mutilati ed invalidi di guerra a posti non di ruolo e 4 a posti di ruolo.

Mancano notizie dettagliate riguardanti i Compartimenti del Nord.

7. **Riassunzioni.** — Nel Compartimento di Reggio C., vennero riassunti 160 contrattisti già licenziati nell'ottobre 1943, per cessato bisogno.



Nei vari Compartimenti del Sud inoltre vennero ripresi in servizio gli agenti che avevano interrotto le loro prestazioni per richiamo alle armi.

Alla Sede Centrale proseguì, nel luglio ed agosto 1944, la riassunzione degli ex agenti riutilizzati già licenziati il 2 gennaio 1944.

*Riassunzione degli esonerati politici.* — Durante l'esercizio la Commissione Unica per gli affari del Personale, istituita con R.D.L. 12 aprile 1944, n. 109, iniziò l'esame delle domande presentate da ex agenti per ottenere il riconoscimento della politicità della loro cessazione dal servizio, ai sensi del R.D.L. 6 gennaio 1944, n. 9. Al 30 giugno 1945 le domande pervenute erano 9.500. Di un primo gruppo di esse ne furono accolte 875 e respinte 20. Delle 875 domande accolte 503 riguardavano ex agenti ancora in età per essere riammessi in impiego e 372 riguardavano ex agenti non più riassumibili per i quali si provvide successivamente alla nuova liquidazione del trattamento di pensione previa ricostruzione della carriera.

**8. Avanzamenti.** — Nell'esercizio, a causa della particolare situazione determinata dallo stato di guerra, non riuscì possibile dar corso a tutti i provvedimenti relativi al normale sviluppo di carriera dei dipendenti. Si poterono deliberare 1.352 provvedimenti di promozione, di cui 223 riguardanti funzionari ed agenti degli uffici e 1.129 riguardanti agenti del ramo esecutivo. Venne pure provveduto, in applicazione dell'art. 48 del Regolamento del Personale, al conferimento degli aumenti normali di stipendio maturati durante l'esercizio.

**9. Licenziamenti.** — Nel settembre 1944 vennero licenziati gli agenti assunti nei Compartimenti di Roma ed Ancona dopo l'8 settembre 1943.

Nel marzo 1945 furono licenziati gli agenti che a quella data non avevano ancora compiuto il 18° anno di età.

Nell'aprile 1945 il personale riutilizzato fu licenziato, con disposizione di carattere generale, in tutti i Compartimenti centro-meridionali, eccezione fatta per alcuni agenti che non poterono essere immediatamente sostituiti.

Inoltre, durante l'esercizio 1944-45, il Compartimento di Firenze licenziò parte del personale femminile assunto per i bisogni dell'esercizio nel 1° semestre 1943, e che risultava non sufficientemente utilizzato.

Mancano le notizie relative ai Compartimenti del Nord.

**10. Aspettative.** — Nell'esercizio risultarono concesse 525 aspettative di cui 23 per servizio militare, 480 per motivi di salute e 22 per motivi privati.

**11. Cessazioni dal servizio di agenti di ruolo.** — Durante l'esercizio cessarono dal servizio 4.845 agenti di ruolo di cui :

— per morte . . . . .	N.	1.592
— per inabilità fisica (art. 81 R.P.) . . . . .	»	532
— esonerati per limiti di età e di servizio (art. 83 R.P.) . . . . .	»	2.691
— esonerati per cancellazione dai ruoli . . . . .	»	7
— esoneri di Funzionari del grado 1° approvati dal Presidente del Consiglio dei Ministri . . . . .	»	19
— esoneri di allogeni tedeschi . . . . .	»	4
	<b>TOTALE . . . . N.</b>	<b><u>4.845</u></b>

**12. Provvedimenti disciplinari.** — Dal Ministro, su proposta del Consiglio di disciplina, vennero presi i seguenti provvedimenti disciplinari :

una destituzione, due revocazioni, due degradazioni, 18 sospensioni dal grado con privazione dello stipendio.

Dal Direttore Generale furono deliberati i seguenti provvedimenti disciplinari : degradazioni nessuna, sospensioni dallo stipendio nessuna, sospensioni dal grado con privazione dello stipendio 15, censura nessuna.

Dai Servizi Centrali fu deliberata 1 sospensione.

Dai Capi Compartimento, dai Comitati di esercizio, dalle Sezioni Compartimentali, dagli Uffici I.E.S., dagli Uffici Elettificazione e dalle Officine furono deliberate 3.810 sospensioni.

Nella competenza del Ministro :

a) furono esaminati 18 ricorsi contro punizioni, dei quali 10 respinti, 3 accolti parzialmente e 5 accolti totalmente ;

b) furono esaminate ed accolte 15 domande di reintegrazione nella qualifica precedente, presentate in base all'art. 87, comma 4°, del Regolamento del Personale ;

c) non furono esaminate istanze intese ad ottenere la riapertura del procedimento disciplinare in base all'art. 110 del Regolamento del Personale, perchè nessuna istanza del genere venne presentata.

Nella competenza del Direttore Generale :

a) furono esaminati 112 ricorsi di agenti stabili contro punizioni, dei quali 68 respinti, 17 accolti parzialmente e 27 accolti totalmente ;

b) furono esaminati 97 ricorsi contro punizioni inflitte a personale sussidiario, di cui 64 respinti, 18 accolti parzialmente e 15 accolti totalmente ;

c) furono deliberate 4 dimissioni d'ufficio di agenti stabili, in base all'art. 7, comma 2° ed all'art. 79-c) del Regolamento del Personale ;

d) fu deliberata una dimissione d'ufficio di agente in prova, in base all'art. 7, comma 2° ed all'art. 79-c) dello stesso regolamento ;

e) non furono deliberate dimissioni d'ufficio di agenti sussidiari ;

f) furono deliberate 9 licenziamenti, in base all'art. 9, comma 2°, del contratto-tipo, di agenti contrattisti ;

g) furono deliberate 29 provvedimenti per allontanamento dal servizio di agenti contrattisti, in base allo stesso art. 9 del contratto-tipo.

**13. Sussidi ad agenti. Sussidi ad Istituti privati di educazione.** — Mancano notizie di dettaglio relative ai sussidi accordati agli agenti sui fondi dell'esercizio.

Nel corso dell'anno venne sovvenzionata l'Opera Nazionale di assistenza « Italia Redenta », la quale provvede come per il passato all'assistenza ai bambini bisognosi della Venezia Giulia e Trentino, fra cui numerosi figli di ferrovieri.

Mediante concorso finanziario nella retta mensile, l'Amministrazione contribuì a fare ammettere nel Convitto comunale di Veroli 47 figli di agenti ferroviari.

**14. Istruzione professionale.** — Perdurando lo stato di guerra, i Servizi Lavori e Materiale e Trazione non poterono effettuare i consueti corsi per l'istruzione professionale del personale.

Il Servizio Movimento organizzò alcuni corsi di istruzione per gli agenti di ruolo e contrattisti non ancora provvisti delle abilitazioni ai servizi di stazione. Tali corsi, che in un primo tempo furono effettuati soltanto nelle Sezioni Movimento centro-meridionali, furono estesi anche alle Sezioni del Nord, subito dopo terminata la guerra. Detti corsi, di varia durata, dettero risultati lusinghieri e permisero di formare scorte di agenti abilitati da utilizzarsi subito nella ripresa del servizio ferroviario.

Il Servizio Commerciale poi, d'accordo con quello Movimento, poté svolgere corsi di istruzione professionale per l'abilitazione di agenti ai vari servizi delle gestioni.

**15. Fondo pensioni e sussidi.** — La situazione al 30 giugno 1945 delle iscrizioni (carico teorico) delle pensioni (compresi gli aumenti ai vecchi pensionati) nonché quella dei caroviveri e dell'assegno supplementare di cui al R.D.L. 646/1941, messa a confronto con quella al 30 giugno 1944, risulta dal prospetto a pagina seguente.

Il « carico » delle pensioni indicato nella tabella fu determinato a calcolo, nell'ipotesi che la quantità di pensionati iscritti fosse rimasta invariata dal 30 giugno 1943, semplicemente applicando gli aumenti contemplati dal Decreto Legge n. 41 del 1945 e dal Decreto Legge Luogotenenziale n. 116 del 1945.

Tali aumenti entrarono in vigore rispettivamente il 1° gennaio 1945 e il 1° marzo 1945, o con decorrenze successive e variabili, in relazione allo sviluppo delle operazioni belliche.

Nella situazione, oltre alle pensioni a totale carico del Fondo Pensioni, sono comprese anche le pensioni a favore di agenti provenienti dalle ex Gestioni austriache, liquidate con le norme del R.D.L. 23 maggio 1924, n. 995, e poste, dalla legge 6 luglio 1940, n. 952, definitivamente a carico del Fondo Pensioni delle Ferrovie dello Stato, salva la contribuzione del Tesoro secondo i criteri stabiliti nell'art. 2 della legge stessa.

Non sono invece comprese 949 pensioni per l'importo di L. 3.570.000, liquidate secondo le norme del cessato Regime austro-ungarico, che fanno carico direttamente all'esercizio, salva la contribuzione del Tesoro secondo l'art. 6 della citata legge 952/1940, alle quali è pure annessa l'indennità caroviveri per l'importo di L. 8.383.200 e l'assegno supplementare di guerra per l'importo di L. 2.320.500; nonché altre 927 pensioni, per l'importo di L. 6.600.000, facenti carico all'apposito Fondo speciale, liquidate giusta il R.D.L. 21 ottobre 1923, n. 2529, con le norme dell'Equo Trattamento (R.D. 30 settembre 1920, n. 1538), alle quali è pure annesso l'assegno supplementare di guerra per l'importo di L. 4.290.000 e, per effetto dei succitati decreti n. 41/1945 e 116/1945, anche l'indennità caroviveri per l'importo di lire 8.500.000.

Le spese effettivamente contabilizzate a debito dei conti di rispettiva competenza delle varie suddette categorie di pensioni, nell'esercizio 1944-45 e in quello precedente, sono indicate nel prospetto a pag. 62. Per l'esercizio 1944-45 le spese contabilizzate risultarono notevolmente inferiori al carico teorico al 30 giugno 1945, calcolato con i criteri sopra esposti e ciò, in parte, per il ritardo col quale vennero trasmesse le relative contabilità dalle Tesorerie

PENSIONI A CARICO DEL FONDO PENSIONI E SUSSIDI (1)

	30 giugno 1945						30 giugno 1944					
	PENSIONI		CAROVIVERI		ASSEGNO SUPPLEMENTARE		PENSIONI		CAROVIVERI		ASSEGNO SUPPLEMENTARE	
	Numero (supposto invertito dal 30-6-1943)	Importo Lire	N.	Importo Lire	Numero (supposto invertito dal 30-6-1943)	Importo Lire	Numero (supposto invertito dal 30-6-1943)	Importo Lire	N.	Importo Lire	Numero (supposto invertito dal 30-6-1943)	Importo Lire
<b>A) Pensioni ordinarie:</b>												
Ex agenti . . . . .	64.129	871.582.552	56.112	557.875.200	37.909	571.548.666	64.129	537.276.183	55.269	64.979.354	37.909	183.996.455
Vedove con o senza figli . . . . .	39.587	268.338.330	39.587	332.530.800	34.853	174.419.914	39.587	165.532.356	38.419	32.108.191	34.853	63.708.058
Orfani soli . . . . .	1.671	6.059.120	1.671	14.036.400	1.498	3.938.388	1.671	3.938.428	1.601	972.272	1.498	2.080.952
<b>TOTALE . . . . .</b>	<b>105.387</b>	<b>1.145.980.002</b>	<b>99.370</b>	<b>904.442.400</b>	<b>74.260</b>	<b>749.906.968</b>	<b>105.387</b>	<b>706.746.967</b>	<b>95.289</b>	<b>98.059.817</b>	<b>74.260</b>	<b>249.785.465</b>
<b>B) Pensioni al personale proveniente dalle ex gestioni austriache liquidate secondo il Regio Decreto 995 del 1924:</b>												
Ex agenti . . . . .	1.903	20.257.952	1.408	16.098.332	1.401	11.957.855	1.903	13.397.062	1.408	1.969.980	1.401	4.690.330
Vedove con o senza figli . . . . .	778	4.701.368	773	3.927.106	736	4.471.422	778	2.762.411	773	502.082	736	1.818.287
Orfani soli . . . . .	41	240.680	41	122.962	39	850.723	41	91.531	41	15.899	39	320.096
<b>TOTALE . . . . .</b>	<b>2.722</b>	<b>25.200.000</b>	<b>2.222</b>	<b>20.148.400</b>	<b>2.176</b>	<b>16.380.000</b>	<b>2.722</b>	<b>16.251.004</b>	<b>2.222</b>	<b>2.487.961</b>	<b>2.176</b>	<b>6.828.713</b>
<b>TOTALE GENERALE . . . . .</b>	<b>108.109</b>	<b>1.171.180.002</b>	<b>101.592</b>	<b>924.590.800</b>	<b>76.436</b>	<b>766.286.968</b>	<b>108.109</b>	<b>722.997.971</b>	<b>97.511</b>	<b>100.547.778</b>	<b>76.436</b>	<b>256.614.178</b>

(1) Escluse le pensioni a carico del « Fondo speciale per le pensioni agli agenti aventi diritto al trattamento di previdenza del personale addetto ai pubblici servizi » (Equo trattamento), nonché quelle a carico diretto dell'esercizio (liquidate secondo le norme del cessato regime austro-ungarico).

provinciali, ma soprattutto perchè gli aumenti apportati alle pensioni col Decreto legge n. 41 e col Decreto legge luogotenenziale n. 116 del 1945, dei quali, come si è detto, fu tenuto debitamente conto nel computo del carico teorico al 30 giugno 1945, non incisero, in realtà, che in minima parte sull'esercizio 1944-45, sia in ragione della loro decorrenza, fissata, rispettivamente, sul 1° gennaio e sul 1° marzo 1945, sia per il ritardo col quale ebbero effettiva applicazione.

**IMPORTI IN LIRE ADDEBITATI AI CONTI DI COMPETENZA DELLE PENSIONI**

	1944-45		1943-44	
	Pensioni	Caroviveri e assegni supplementari	Pensioni	Caroviveri e assegni supplementari
1) <i>Pensioni a carico del « Fondo Pensioni e Sussidi »</i>				
A) <i>Pensioni ordinarie . . . . .</i>	722.583.526	369.556.319	734.520.288	155.284.704
B) <i>Pensioni al personale proveniente dalle ex gestioni austriache liquidate secondo il R. D. 995 del 1924 . . . . .</i>	12.702.463	2.025.216	17.125.031	2.512.631
2) <i>Pensioni a carico diretto dell'esercizio, liquidate secondo le norme del cessato regime austro-ungarico . . . . .</i>	64.147		117.818	
3) <i>Pensioni a carico del « Fondo speciale per le pensioni agli agenti aventi diritto al trattamento di previdenza del personale addetto ai pubblici servizi », liquidate secondo il R.D.L. 2529/1923 . . . . .</i>	5.926.144		5.313.772	

*Risultati finanziari della Gestione del Fondo Pensioni e Sussidi :*

I risultati finanziari per l'esercizio 1944-45, della Gestione del Fondo pensioni e sussidi, furono i seguenti :

*Entrate . . . . .* L. 1.106.874.644,94  
 di cui L. 104.023.584,88 per ritenute al personale ; L. 53.589.830,50 per interessi del patrimonio ; L. 939.740.172,40 per contributo dell'Amministrazione e L. 9.521.057,16 per entrate diverse.

*Spese . . . . .* L. 1.106.874.644,94  
 di cui L. 722.583.526,17 per pagamenti di pensioni ordinarie ; L. 12.702.463,28 per pensioni provvisorie ad agenti delle ex Gestioni Austriache ed a quelli provenienti da altre Amministrazioni dello Stato ; L. 371.581.535,16 per assegni di caroviveri e L. 7.120,33 per erogazione dei proventi del Fondo Lasciti.

La notevole differenza che si verifica in più, rispetto all'esercizio precedente, nell'importo del contributo dell'Amministrazione (L. 940 milioni contro 760), dipende quasi esclusivamente dagli aumenti sulle pensioni, che vennero allora deliberati.

La consistenza patrimoniale del Fondo, che al 30 giugno 1944 era di L. 1.197.169.149,46, aumentò di L. 13.577,55, cosicchè al 30 giugno 1945, escludendo il Fondo speciale per lasciti e donazioni di L. 168.504,48 (Donazione Pisa L. 5.804,46, Donazione Brambilla e Bastogi L. 30.505,11 e Fondazione Umberto e Margherita L. 132.194,91), il Fondo stesso ammontò a L. 1.197.182.727,01 ed era così costituito :

Titoli . . . . .	L.	626.832.403,06
Denaro . . . . .	»	54.050.011,21
Mutui alle case economiche . . . . .	»	308.817.825,28
Mutui alle Cooperative edilizie . . . . .	»	138.317.831,15
Mutuo per la costruzione della Sede del Dopolavoro Ferroviario di Roma . . . . .	»	7.197.905,68
Mutui al personale . . . . .	»	61.966.750,63
<b>Totale . . . . .</b>	<b>L.</b>	<b>1.197.182.727,01</b>

#### 16. Opera di previdenza a favore del personale:

a) *Opera di previdenza per buonuscita e assegni diversi a favore delle famiglie ed orfani del personale.* — Durante l'esercizio l'Opera approvò le seguenti concessioni di diritto :

	Indennità di buonuscita				Sussidi temporanei ad orfani		Assegni finali ad orfani, di L. 500 ciascuno		Assegni alimentari vitalizi		Sussidi alle famiglie per morte dopo l'esonero	
	Ad agenti		A famiglie		N.	Importo Lire	N.	Importo Lire	N.	Importo Lire	N.	Importo Lire
	N.	Importo Lire	N.	Importo Lire								
(1)	1152	13.356.326,81	721	4.539.932,65	615	491.100	1753	876.500	36	37.500	2407	314.363,36
(2)	1486	11.422.793,—	201	1.332.439,—	150	93.360	524	262.000	14	20.850	71	67.157,—
<b>Totale</b>	<b>2638</b>	<b>24.779.119,81</b>	<b>922</b>	<b>5.872.371,65</b>	<b>765</b>	<b>584.460</b>	<b>2277</b>	<b>1.138.500</b>	<b>50</b>	<b>58.350</b>	<b>2478</b>	<b>381.520,36</b>

(1) Concessioni approvate dall'Opera di Previdenza di Roma; (2) Concessioni approvate dalla Direzione Generale di Verona.

Le concessioni facoltative approvate a carico della disponibilità dell'esercizio, furono le seguenti :

	Assegni alimentari ad ex agenti ed a congiunti bisognosi		Sussidi temporanei a figli di ex agenti, a fratelli e sorelle di agenti defunti		Ricoveri di orfani, di figli di agenti in attività di servizio e di figli di ex agenti in Istituti di educazione e di istruzione		Borse di studio ad orfani ed a figli di ex agenti	
	N.	Importo Lire	N.	Importo Lire	N.	Importo Lire	N.	Importo Lire
(1)	—	—	—	—	—	—	626 <sup>(3)</sup>	1.045.400
(2)	51	66.300	—	—	6	36.000	208	390.900
<b>Totale</b>	<b>51</b>	<b>66.300</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>6</b>	<b>36.000</b>	<b>834</b>	<b>1.436.300</b>

(1) Concessioni approvate dall'Opera di Previdenza di Roma; (2) Concessioni approvate dalla Direzione Generale di Verona; (3) Per l'anno scolastico 1943-44.

*Sussidi straordinari :*

In ordine poi all'art. 5 del R.D.L. 7 febbraio 1926, n. 187, modificato dal R.D.L. 28 agosto 1930, n. 1314, furono approvati sussidi straordinari a favore di agenti esonerati e di congiunti bisognosi di agenti morti in attività di servizio o dopo l'esonero, per L. 100.000.

Di tale somma, L. 67.000 vennero approvate dalla Direzione Generale di Verona.

*Ricovero di orfani :*

Durante l'esercizio 1944-45, perdurando lo stato di guerra ed essendo requisiti, da parte delle Forze Alleate, i Collegi di Calambrone, di Rimini Bellaria e di Porto S. Giorgio, gli orfani che erano stati restituiti in famiglia per misura precauzionale, continuarono ad essere assistiti con un sussidio mensile di L. 300. Tuttavia, nell'esercizio medesimo, l'Opera gestì i Collegi di Calci (Pisa) (sede provvisoria dei Collegi di Calambrone), di Meldola (Forlì) (sede provvisoria del Collegio di Rimini Bellaria) e di Porto S. Giorgio (Ascoli Piceno), quest'ultimo nei pochi locali restituiti dal Comando Polacco che aveva conservato per le sue truppe la maggior parte del Collegio.

Tali Collegi ospitarono circa 300 fanciulli complessivamente e precisamente quelli che, nell'estate 1943, non poterono essere restituiti alle famiglie.

*Risultati finanziari :*

Eccezion fatta delle spese di carattere patrimoniale, per l'impianto e l'arredamento dei detti Istituti di proprietà dell'Opera, la gestione dell'Opera di Previdenza dette i seguenti risultati :

*Entrate* . . . . . L. 48.937.101,97  
 di cui : L. 37.757.692,51 per contributo del personale ; L. 2.240.793,91 per ritenute assegni di malattia ; L. 1.769.813,39 per multe al personale ; L. 6.642.138,92 per interessi sul patrimonio ; L. 50.000 per canone a carico della gestione rivendita libri e giornali e L. 476.663,24 per quote tasse di bollo ed altre entrate diverse.

*Spese* . . . . . L. 57.490.100,87  
 di cui : L. 31.926.413,69 per indennità di buonuscita ; L. 8.708.670,35 per assegni alimentari e sussidi ; L. 5.770.007,56 per assegni giornalieri di malattia ; L. 9.061.539,14 per il ricovero degli orfani in Istituti di istruzione ; L. 1.854.900 per borse di studio e L. 168.570,13 per rimborsi di ritenute.

La gestione si chiuse quindi con un disavanzo di . . . . . L. 8.552.998,90

Nell'anno precedente si era avuta un'entrata di L. 44.615.869,54 e una spesa di L. 45.316.620,27, con un disavanzo di L. 700.750,73.

Il disavanzo risultante nell'esercizio in esame, in confronto al disavanzo del precedente, dipese prevalentemente dall'aumento della spesa per indennità di buonuscita (32 milioni contro 25), in conseguenza dei maggiori esoneri effettuati nel 1944-45, rispetto al 1943-44.

La consistenza patrimoniale dell'Opera al 30 giugno 1944 e al 30 giugno 1945, risultò la seguente :

Attività finanziarie	30 giugno 1944	30 giugno 1945
Titoli e denaro presso la Cassa Depositi e Prestiti	L. 107.593.014,21	L. 107.600.562,61
Mutuo alle case economiche per ferrovieri (Residuo da ammortizzare) . . . . .	» 10.857.747,23	» 10.734.562,77
Mutui a Cooperative edilizie (Residuo da ammortizzare) . . . . .	» 8.861.907,40	» 8.728.958,08
Totale . . .	L. 127.312.668,84	L. 127.064.083,46
Attività immobiliari e mobiliari		
Costruzione e arredamento dei quattro Istituti di proprietà dell'Opera . . . . .	L. 23.215.607,85	L. 23.216.155,95
IN COMPLESSO . . .	L. 150.528.276,69	L. 150.280.239,41
PASSIVITÀ . . .	L. 60.100.564,78	L. 68.422.087,46
CONSISTENZA PATRIMONIALE NETTA . . .	L. 90.427.711,91	L. 81.858.151,95

Le passività erano costituite in massima parte dall'importo dei disavanzi dei precedenti esercizi, che al 30 giugno 1944 ammontavano a L. 51.071.438 (aumentate al 30 giugno 1945 di L. 8.552.998,90 costituenti il disavanzo dell'esercizio) e inoltre dal debito verso le Ferrovie dello Stato, per spese patrimoniali, ammontante a L. 8.797.650,56.

b) *Colonie marine e climatiche.* — Durante l'esercizio non fu possibile organizzare le colonie estive, sia per l'indisponibilità dei locali, sia per il perdurare dello stato di guerra, sia infine per la mancanza dei mezzi finanziari necessari.

Nella gestione delle Colonie si ebbe, nell'esercizio 1944-45, un'entrata complessiva di L. 44.932,09 e una spesa di L. 383.808,80 con un disavanzo di L. 338.876,71 dovuto prevalentemente alla necessità della manutenzione degli immobili e del materiale delle Colonie.

Il disavanzo stesso fu pareggiato mediante prelevamento dall'accantonamento degli avanzi dei precedenti esercizi.

Il patrimonio della gestione colonie al 30 giugno 1945 era costituito per L. 13.967.756,86 da immobili e materiale di arredamento e per L. 6.188.698,92 dal credito verso le Ferrovie dello Stato, per gli avanzi di gestione dei precedenti esercizi al netto del disavanzo dell'esercizio 1944-45, donde una consistenza totale di L. 20.156.455,78.

c) *Fondazione Vittorio Emanuele III.* — La fondazione ebbe un'entrata di Lire 241.368,68 mentre, per il mancato funzionamento delle colonie, non sostenne alcuna spesa. Quindi si ebbe un avanzo di gestione di L. 241.368,68.



Il patrimonio netto della fondazione era, al 30 giugno 1945, di L. 1.746.948,63, compresi gli avanzi di gestione accantonati quali attività disponibili.

**17. Case economiche per i ferrovieri.** — Durante l'esercizio 1944-45 nessun nuovo alloggio venne costruito, in conto gestione case economiche ferrovieri, e pertanto al 30 giugno 1945 la consistenza di 13.875 alloggi per complessivi 47.173 vani, ripartiti in 127 località, rimase invariata.

Al 30 giugno 1945 era inoltre approvata la costruzione di 238 appartamenti per 897 vani.

Alla stessa data gli impegni assunti dall'inizio della gestione, per le costruzioni (e non rivalutati), ammontarono a L. 456.962.979,58 e le spese erogate a L. 442.505.968,05.

L'importo complessivo delle somme mutate (dal Fondo Pensioni F.S., dalla Cassa Depositi e Prestiti e dall'Opera di Previdenza delle Ferrovie dello Stato) che al 30 giugno 1944 era di L. 434.000.000, rimase invariato, mentre quello delle spese ammortizzate passò da L. 53.215.110,56 a L. 58.449.030,23.

I risultati della gestione 1944-45 furono i seguenti :

*Entrate* . . . . . L. 17.834.712,49

di cui L. 14.488.093,42 per canoni di affitto; L. 2.568.218,59 per contributi vari (L. 1.374.817,50 dal Ministero Lavori Pubblici e L. 1.193.401,09 dalle F.S. per le case costruite dal 1919 al 1922); L. 398.751,56 per interessi sul Fondo di Riserva e L. 379.648,92 per proventi vari.

*Spese* . . . . . L. 51.462.150,41

di cui L. 18.878.229,06 per interessi sui capitali investiti nelle case; L. 2.261.893,65 per imposte; L. 9.442.113,57 per amministrazione, custodia e diversi; L. 1.423.635,69 per illuminazione, riscaldamento e acqua; L. 11.811.698,35 per manutenzione ordinaria; Lire 6.826.312,32 per manutenzione straordinaria e L. 818.267,77 per versamenti al Fondo Riserva.

Il disavanzo di L. 33.627.437,92 fu provvisoriamente accantonato ai « Residui Attivi » del Bilancio dell'Amministrazione ferroviaria, in attesa di stabilire il modo di pareggiarlo.

La consistenza del Fondo di riserva risultò, al 30 giugno 1945, di L. 9.892.309,49, costituenti l'ammontare delle somme accantonate per la temporanea esenzione di imposte e sovrimposte, essendo gli altri accantonamenti estinti in seguito ai prelevamenti fatti per il pareggio dei disavanzi dei decorsi esercizi.

**18. Cooperative edilizie ferroviarie.** — Nell'esercizio 1944-45 nessun alloggio venne costruito.

Le somme erogate in conto dei mutui concessi alle Cooperative (esclusi quelli accordati da Istituti privati) e quelle per le quali era stato iniziato l'ammortamento, erano al 30 giugno 1945 le seguenti :

ENTI CHE CONCESSERO I MUTUI	SOMME IN LIRE	
	Mutate	Poste in ammortamento
Cassa Depositi e Prestiti . . . . .	332.300.755,01	331.341.434,66
Fondo Pensioni e Sussidi . . . . .	151.750.413,57	151.734.211,27
Fondo Pensioni e Sussidi (già Fondo di riserva per i rischi di mare) . . . . .	11.403.650,76	11.362.779,32
Fondo Pensioni e Sussidi (ulteriore stanziamento di 7 milioni)	6.233.580,61	6.223.500,—
Opera di Previdenza . . . . .	10.499.546,96	10.477.326,47
Fondo garanzia cessioni stipendio . . . . .	1.000.000,—	1.000.000,—
TOTALE . . . . .	<b>513.187.946,91</b>	<b>512.139.251,72</b>
Ministero delle Finanze (1) . . . . .	14.730.000,—	14.730.000,—
IN COMPLESSO . . . . .	<b>527.917.946,91</b>	<b>526.869.251,72</b>

(1) Oltre le Cooperative a cui si riferiscono i dati compresi nella prima parte del presente prospetto (vedi sopra), venne finanziata direttamente dal Ministero delle Finanze la Cooperativa « Cesare Battisti » di Trento, per un importo ammontante, al 30-6-1934, a L. 14.730.000, già posto in ammortamento.

Al 30 giugno 1945 i soci che avevano riscattato i mutui erano 1575, per un complessivo importo di L. 160.329.061,79.

In dipendenza di tali riscatti, furono rimosse, al 30 giugno 1945, L. 48.656.460,04 più L. 1.380.000 per acconti, delle quali venne effettuato il versamento alla Cassa Depositi e Prestiti ad anticipata estinzione dei mutui da essa concessi.

19. **Mutui al personale.** — Durante l'esercizio 1944-45 vennero accordati al personale — sull'apposito fondo di cui dispone l'Amministrazione — n. 938 mutui, 534 dei quali da scomputarsi in cinque anni e 404 in dieci.

In confronto ai 1901 mutui (1311 quinquennali e 590 decennali) del precedente esercizio, si ebbe una diminuzione di 963 prestiti che evidentemente fu in relazione con le condizioni del Paese nell'ultima fase delle operazioni belliche.

L'importo medio unitario dei mutui risultò di L. 12.211 per i quinquennali e di Lire 20.924 per i decennali (nell'esercizio 1943-44 rispettivamente L. 10.334 e 14.870).

Sulla disponibilità di L. 70.541.493,90 — costituita per L. 38.621.512,19 dagli introiti in conto capitale conseguiti nell'esercizio, e per L. 31.919.981,71 dal residuo emerso al 30 giugno 1944 — furono erogate, per la liquidazione dei 938 mutui approvati, complessivamente L. 14.973.754,92, di cui L. 6.520.571,79 per i quinquennali e L. 8.453.183,13 per i decennali, risultando così a chiusura dell'esercizio ancora un residuo di L. 55.567.738,98.

Il parziale investimento dei fondi disponibili ridusse naturalmente il volume degli interessi a favore della gestione, per cui questa si chiuse, al 30 giugno 1945, con un disavanzo di L. 159.275,51 che venne posto a carico del fondo di garanzia al quale normalmente sono devoluti gli utili.

Anche le cessioni di stipendio contratte dal personale con Istituti di credito autorizzati, discesero da 176 a 63; di queste ultime, 17 — tutte decennali — a favore dell'Istituto Nazionale di Previdenza e Credito delle Comunicazioni — Roma, 41 decennali e 4 quinquennali, a mezzo dell'Istituto di Credito delle Casse di Risparmio — Verona, ed 1 decennale a favore della Cassa di Risparmio delle Province Lombarde — Milano.

Le cessioni del personale sussidiario non garantite dal fondo, ed effettuate con l'Istituto Nazionale di Previdenza e Credito delle Comunicazioni, in applicazione della legge 30 giugno 1908, n. 335, erano state 101 nell'esercizio 1943-44. Non se ne ebbero nell'esercizio 1944-45.

Complessivamente furono quindi approvate nel 1944-45, 1001 operazioni di credito, in confronto alle 2178 dell'esercizio precedente, con una diminuzione di 1177.

20. **Fondo di garanzia per le cessioni.** — La gestione 1944-45 si chiuse con i seguenti risultati :

<i>Entrate</i> . . . . .	L.	13.851.442,59
<i>Spese</i> . . . . .	»	5.932.676,18
		<hr/>
Avanzo . . . . .	»	<u>7.918.766,41</u>

Ai sensi dell'art. 1 del Decreto Legge 28 agosto 1930, n. 1314, l'avanzo fu portato in aumento dei capitali del fondo di garanzia, impiegati nella gestione « Mutui al personale » — i quali ammontarono così a L. 128.394.317,50 — con corrispondente diminuzione dei capitali del « Fondo Pensioni » aventi il medesimo impiego e che si ridussero a L. 61.966.750,63.

I crediti esigibili, che al 30 giugno 1944 erano stati determinati in L. 9.598.811,97, diminuirono a L. 6.334.451,87 essendo risultata una differenza in meno tra i crediti riscossi (L. 9.041.372,08) ed i nuovi crediti accesi durante l'esercizio 1944-45 per riscatto di cessioni (L. 5.777.011,98).

Con le variazioni positive e negative di cui sopra — rispettivamente L. 7.918.766,41 e L. 3.264.360,10 — il patrimonio del fondo, valutato al 30 giugno 1944 in L. 163.438.412,60, aumentò di L. 4.654.406,31.

La consistenza a chiusura dell'esercizio 1944-45 era costituita come segue :

<i>Disponibilità liquide e somme investite :</i>		
Titoli e contante presso la Cassa Depositi e Prestiti . . . . .	L.	29.188.818,24
Capitali investiti nella Gestione Mutui . . . . .	»	128.394.317,50
Capitali investiti in costruzioni per conto dell'Amministrazione e in mutui a Cooperative edilizie . . . . .	»	4.175.231,30
		<hr/>
	TOTALE . . . . .	L. 161.758.367,04
<i>Crediti esigibili</i> . . . . .	»	6.334.451,87
		<hr/>
	TOTALE GENERALE . . . . .	L. <u>168.092.818,91</u>

#### DOPOLAVORO FERROVIARIO

21. **Notizie generali.** — Ricostituitasi, il 6 giugno 1944, la Direzione Generale, con l'entrata delle truppe Alleate a Roma, l'Ufficio Centrale Dopolavoro, allo scopo di rendersi conto dello stato di fatto dei Dopolavoro ferroviari, riprese subito contatto con i Compartimenti del Sud per avere notizie sulle Istituzioni delle rispettive giurisdizioni.

Vennero infatti chieste informazioni sulla consistenza patrimoniale, sulla situazione finanziaria, sui danni subiti in dipendenza della guerra e vennero date istruzioni sulla tutela

e custodia del patrimonio, che, come aveva già chiarito la Presidenza del Consiglio dei Ministri di Salerno, non doveva essere compreso nell'amministrazione conservativa prevista per le Sezioni dell'Opera Nazionale Dopolavoro, ma doveva invece essere considerato dell'Amministrazione ferroviaria e quindi affidato alla custodia dell'Amministrazione stessa.

Dalle notizie pervenute risultò che i danni subiti dalle istituzioni dopolavoristiche erano ingentissimi: sedi parzialmente o totalmente distrutte oppure requisite; arredamenti distrutti, requisiti o danneggiati. Inoltre quasi tutte le attività erano state sospese fino dal 1943 a seguito dell'occupazione da parte degli Alleati.

In molti casi le nuove nomine di dirigenti vennero fatte con designazione degli associati in apposite elezioni.

Durante l'esercizio, l'Ufficio Centrale provvide ad elargire le necessarie sovvenzioni perchè le attività potessero incrementarsi e riprendere vita. Contemporaneamente furono svolte pratiche col Ministero del Tesoro per lo sblocco dei depositi dei Dopolavoro ferroviari presso le Banche e gli Uffici postali, nonchè per la rinnovazione dei libretti per depositi bancari o postali, andati smarriti o distrutti a causa di eventi bellici.

Alla fine dell'esercizio 1944-45 il funzionamento dei Dopolavoro ferroviari si andava normalizzando in tutti i Compartimenti centro-meridionali, ad eccezione di quello di Palermo, in cui il Dopolavoro non era ancora riorganizzato.

Le sedi dei Compartimenti settentrionali non funzionarono affatto, causa le vicende belliche.

## SERVIZI SANITARI

**22. Personale sanitario.** — Il numero dei funzionari (di cui 10 amministrativi), degli agenti di ruolo, sussidiari, contrattisti, straordinari e riutilizzati al 30 giugno 1945 (compresi due in aspettativa e 8 in servizio militare) era di 346, rispetto a 364 dell'anno precedente, cioè 18 in meno.

La situazione numerica del personale sanitario ausiliario risulta dal seguente prospetto:

### PERSONALE SANITARIO AUSILIARIO

	In servizio al 30 giugno	
	1945	1944
Medici aiuti (ad personam) . . . . .	1	2
Consulenti . . . . .	42	53
Specialisti . . . . .	65	78
Medici di riparto nei grandi centri (compresi i provvisori) . . . . .	289	279
Medici di riparto lungo le linee (compresi i provvisori) . . . . .	1.282	1.177
TOTALE . . . . .	1.679	1.589

Al 30 giugno 1945 risultavano richiamati alle armi 66 medici di riparto, ed in servizio provvisorio 410 sanitari per coprire posti di medici esonerati o deceduti.

**23. Visite sanitarie.** — Il numero delle visite sanitarie praticate durante l'anno 1944 (\*) fu di 166.581 (di cui 5.062 a personale non ferroviario dell'ex Ministero delle Comunicazioni) come risulta dal seguente prospetto :

**QUANTITATIVO DELLE VISITE SANITARIE**

Presso gli Ispettorati Sanitari, per assunzione, assegnazione alle funzioni, revisione e quiescenza . . . . .	56.731
Presso gli Ispettorati Sanitari, per controllo e altre ragioni . . . . .	109.731
Presso l'Ufficio Sanitario Centrale, per controllo in sede d'appello, revisione di liquidazione d'infortunio, vertenze disciplinari, ecc. . . . .	119
<b>TOTALE . . . . .</b>	<b>166.581</b>

**24. Morbosità complessiva.** — Non è possibile riferire in merito alla morbosità complessiva verificatasi durante l'anno 1944, mancando i dati riguardanti la morbosità per infortuni sul lavoro, la raccolta dei quali dati venne sospesa per le contingenze belliche.

**25. Morbosità da cause comuni.** — Mancano dati completi e precisi poichè, mentre gli Ispettorati Sanitari di Torino, Milano, Trento, Venezia, Bologna, Ancona, Roma, Foggia, Bari, Palermo, Catania e Cagliari furono in grado di fornire gli elaborati statistici per tutto l'anno 1944, quelli di Trieste, Genova, Firenze, Pisa, Napoli e Reggio Calabria, invece, sia per dispersione di detti elaborati in conseguenza degli eventi bellici (distruzione o saccheggio degli uffici, ecc.), sia per dispersione dei registri degli agenti malati tenuti da numerosi medici di riparto che furono costretti a sfollare d'urgenza in altre località od ebbero distrutte le proprie abitazioni, poterono fornire i dati solo per alcuni mesi del 1944.

Tuttavia, nel prospetto che segue, sono riportati i dati statistici approssimativi, ottenuti ragguagliando ad anno i dati forniti dall'Ispettorato di Reggio Calabria per 11 mesi, dall'Ispettorato di Trieste per 10 mesi, dagli Ispettorati di Genova e di Napoli per 6 mesi, dall'Ispettorato di Pisa per 4 mesi e dall'Ispettorato di Firenze per 2 mesi :

**MORBOSITÀ PER CAUSE COMUNI**

A N N I	Numero			Casi su 100 agenti	Durata media in giorni	
	dagli agenti al 30 giugno	dei casi di malattia	delle giornate di assenza		per caso	per agente
1944 . . . . .	201.468	202.533	2.855.848	100,52	14,10	14,17
1943 (1) . . . . .	200.256	221.472	2.598.152	110,40	11,73	12,94
Differenze . . . . .	+ 1.212	- 18.939	+ 257.696	- 9,88	+ 2,37	+ 1,23

(1) Dati rettificati rispetto a quelli pubblicati nella «Relazione per l'anno finanziario 1943-44».

(\*) I dati statistici si riferiscono in genere (salvo che sia diversamente detto) all'anno solare, anzichè a quello finanziario, in relazione al criterio seguito dalla Direzione Generale della Sanità Pubblica.

Le malattie che dettero un maggiore contributo alla morbosità furono, in ordine decrescente, l'influenza (27.586 casi), le febbri gastro-reumatiche (22.937), le malattie dell'apparato locomotore (20.376), quelle della pelle e del tessuto sottocutaneo (17.511), l'enterite (15.519), le malattie dello stomaco (13.802) ed infine quelle della bocca, tonsille, faringe, esofago (11.842).

26. **Infortuni.** — Come indicato al paragrafo 23, non è possibile riferire alcun dato riguardante la morbosità per infortuni sul lavoro.

27. **Malaria.** — Non fu possibile raccogliere i dati riguardanti i Compartimenti di Ancona e di Firenze, poichè gli elaborati statistici dei rispettivi Ispettorati Sanitari andarono dispersi o distrutti, a causa delle vicende belliche.

I dati che si riportano, pertanto, si riferiscono a tutta la rete, esclusi i territori compresi nei Compartimenti suddetti. I dati stessi sono confrontati con quelli del 1942, che riguardano la intera rete. Un confronto con i dati del 1943 non sarebbe dimostrativo, riferendosi questi ultimi solo a pochi Compartimenti.

Dal confronto si rileva che la morbosità per malaria, nel personale ferroviario, ebbe un sensibile aumento, in conseguenza delle vicende belliche :

#### MORBOSITÀ PER MALARIA NELLE ZONE MALARICHE

A N N I	Numero degli agenti in zona di malaria	Agenti colpiti da malaria	Numero dei casi di febbre malarica			Numero delle giornate di degenza per malaria	Numero dei casi di malaria su 100 agenti	Durata media di ogni caso di malaria (giorni)	Giornate perdute in media per agente della colonna 1	Morti per malaria
			Primitivi	Recidivi	Totale					
1944 . . . . .	20.582	1.314	599	1.151	1.750	25.103	8,50	14,34	1,21	3
1942 . . . . .	20.862	567	315	362	677	12.970	3,38	19,16	0,62	3
Differenze . .	- 280	+ 747	+ 284	+ 789	+1.073	+ 12.133	+ 5,12	- 4,82	+ 0,59	-

#### MORBOSITÀ PER MALARIA IN TUTTA LA RETE

A N N I	N u m e r o				P e r c e n t u a l e		Giornate perdute in media per ogni agente della col. 1
	degli agenti al 30 giugno	degli agenti colpiti da malaria	dei casi di febbre	delle giornate di malattia	rispetto agli agenti della col. 1		
					colpiti da malaria	casi di febbre	
1944 . . . . .	201.468	1.416	1.876	27.519	0,70%	0,93%	0,13
1942 . . . . .	175.088	652	794	15.477	0,37%	0,45%	0,09
Differenze . .	+ 26.380	+ 764	+ 1.082	+ 12.042	+ 0,33%	+ 0,48%	+ 0,04

Il consumo dei chinacei e degli acridinici a scopo curativo e profilattico ammontò nel 1944 ad una spesa complessiva di lire 159.588, in confronto a L. 532.201 per il 1942. Tale riduzione si dovette alle enormi difficoltà di approvvigionamento di detti medicinali.

I dati forniti dal Servizio Lavori circa le spese sostenute nel 1944 per le protezioni meccaniche dei fabbricati, sono limitati ai Compartimenti di Ancona, Roma, Napoli, Bari, Reg-

gio Calabria, Palermo e Cagliari e fanno ammontare tali spese a lire 370.000, di cui L. 12.000 per nuovi impianti ed il rimanente per riparazioni e manutenzione degli impianti esistenti.

La spesa, limitata ai detti Compartimenti, incontrata per la delarvizzazione mediante spargimento di miscela antilarvale di verde Caffaro e polvere di talco, fu di L. 12.800.

Le indennità di malaria, corrisposte al personale che presta ordinariamente servizio o dimora in zone malariche, ammontarono a L. 1.675.398 limitatamente al secondo semestre 1944 ed ai Compartimenti al sud di Roma, compreso il Compartimento di Roma e la Delegazione di Cagliari.

**28. Quiescenze.** — Il numero degli agenti proposti nel 1944 per il collocamento in quiescenza, per motivi di salute, fu di 1.306 (dei quali 940 addetti all'esercizio).

Fra le cause che provocarono l'inabilità prevalsero le malattie dell'apparato circolatorio (347 casi), e le deficienze visive (278). Seguirono in ordine decrescente: le malattie dell'apparato locomotore (245), quelle dell'apparato digerente (204), del sistema nervoso (172), dell'apparato respiratorio (167), gli esiti di infortunio sul lavoro (82), le ernie inoperabili e incontenibili (74), le deficienze dell'udito (71), la tubercolosi (69), le malattie veneree e sifilitiche (32), quelle dell'apparato urogenitale (28) ed infine quelle del sangue e del sistema linfatico (27).

**29. Igiene e profilassi delle malattie infettive.** — La minaccia di eventuali epidemie, in conseguenza degli eventi bellici, rese necessaria una più intensa attività nel campo dell'igiene e della profilassi, che dovette esplicarsi in condizioni quanto mai difficili, data la persistente scarsità dei mezzi e dei materiali a disposizione.

Peraltro, i risultati ottenuti furono soddisfacenti perchè nessuna malattia a carattere epidemico si verificò fra il personale. La minaccia dell'infezione vaiolosa fu efficacemente contenuta grazie ai tempestivi provvedimenti adottati. Vennero praticate 40.000 vaccinazioni fra gli agenti ed i loro familiari, evitando che, fra il personale ferroviario, si manifestasse, salvo qualche caso sporadico, detta malattia, dando efficace concorso alla profilassi generale preordinata dalle Autorità Sanitarie governative e locali.

Si iniziò il riordinamento di tutti i servizi igienici ed in special modo delle squadre di disinfezione, e si riprese il controllo igienico delle acque destinate ad uso potabile. Questo ultimo si dovette, però, limitare ai casi più urgenti e di maggiore interesse, per le difficoltà di accesso ai singoli impianti.

Il laboratorio di igiene dell'Ufficio Sanitario Centrale eseguì complessivamente 1.164 analisi ed esami; di questi, 29 bromatologici, 2 chimici e batteriologici di acque destinate ad uso potabile, 28 di disinfettanti e medicinali, 78 di sostanze ed oggetti diversi ed, infine, 1.027 esami clinici, parte dei quali per agenti sfollati e sinistrati e loro familiari, ricoverati nei dormitori istituiti a Roma dall'Amministrazione.

**30. Mezzi di soccorso.** — Durante l'esercizio 1944-1945 vennero fornite di cassette soccorso molte delle stazioni e degli altri impianti della rete, che ne erano rimasti privi in seguito agli eventi bellici. Tali forniture si dovettero limitare ai casi più urgenti, a causa della scarsa disponibilità, rimandando al successivo esercizio 1945-1946 il riordinamento e la sistemazione dei mezzi di soccorso.

Presso il Magazzino di Roma, superando non lievi difficoltà, venne ricostituito il Riparto Sanitario il quale, con le scorte di medicinali e di materiale di medicazione, poté rifornire i diciotto Ispettorati Sanitari della rete.

Fin dall'inizio dell'esercizio 1944-1945 si intraprese la riattivazione degli ambulatori medici distrutti per cause di guerra, provvedendo, dove era possibile (come a Venezia Mestre, Padova, Treviso, Ancona) al loro completo arredamento, mentre dove lo stato dei locali non consentiva una sistemazione definitiva (come a Salerno, Reggio Calabria, Roma Ostiense, Roma Smistamento) si provvide ad arredamenti parziali, in modo che il servizio di pronto soccorso e di assistenza sanitaria al personale poté ovunque essere svolto con sufficiente regolarità.

A Roma vennero istituiti, con servizio di medici e di infermieri, due nuovi ambulatori, uno in viale XXI Aprile ed uno in via Astura, che funzionarono in modo soddisfacente sia per l'assistenza, sia per le visite mediche dei ferrovieri che abitano numerosi in quelle zone. Degli ambulatori istituiti nel 1943, per l'assistenza dei ferrovieri sinistrati e sfollati, furono soppressi quelli istituiti nei dormitori di via Villa Ricotti e di Villa Patrizi, mentre restarono in funzione quelli di via Marsala, S. Bibiana e via Tommaso Salvini.

La situazione dei mezzi di soccorso al 30 giugno 1945, in confronto a quella al 30 giugno 1944, risultò la seguente :

	al 30 giugno 1945	al 30 giugno 1944
Cassette soccorso . . . . .	3.982	3.384
Barelle porta-feriti . . . . .	3.490	3.485
Lettighe a ruote . . . . .	88	88
Poltrone per trasporto infermi . . . .	40	40
Apparecchi per la respirazione artificiale	39	39

**31. Assistenza medica, farmaceutica ed ospedaliera, cure speciali e balneo-termali, forniture di protesi.** — Le spese contabilizzate per i titoli di cui sopra, durante l'esercizio finanziario 1944-1945, ammontarono a L. 9.684.366.

È da tener presente, però, che non tutte le spese effettivamente sostenute, durante il detto esercizio, furono contabilizzate, poichè per molte spese, riguardanti ospedalizzazioni ed altre prestazioni, solo dopo il 30 giugno 1945 fu possibile avere i relativi documenti e quindi la loro contabilizzazione venne rimandata all'esercizio successivo.

L'ammontare delle somme recuperate a credito delle spese per il Servizio Sanitario (versamenti per ospedalità a carico di agenti di tutti i Compartimenti ed a carico della Mutua Sanitaria per i Compartimenti dell'Italia Settentrionale, nei quali l'iscrizione del personale a tale Ente fu resa obbligatoria nel novembre 1944, e contributi versati dalle altre Amministrazioni dell'ex Ministero delle Comunicazioni) risultò di L. 2.634.004,45. Valgono però per tale dato le riserve analoghe a quelle formulate al capoverso precedente, a proposito delle spese contabilizzate.

**32. Laboratorio di psicotecnica.** — Durante l'esercizio 1944-45 non fu possibile riprendere gli esami psicotecnici (che per le contingenze belliche erano già stati sospesi nel settembre 1943) poichè si dovettero cedere ad altri uffici la maggior parte dei locali, in cui il laboratorio era stato impiantato, e collocare in due soli ambienti tutti gli apparecchi, in attesa di rimmetterli successivamente in funzione. Tuttavia, si approfittò della sospensione degli esami, per procedere alla lettura, alla registrazione ed allo studio dei risultati dei numerosi esami praticati negli anni precedenti, venendo a conclusioni di particolare interesse per l'applicazione pratica nei riguardi della selezione del personale.





## CAPO V.

MOVIMENTO E TRAFFICO <sup>(1)</sup>

## SERVIZIO VIAGGIATORI E BAGAGLI

I. Entità del traffico viaggiatori - Biglietti venduti (esclusi trasporti militari Alleati). — I quantitativi di biglietti venduti, nell'esercizio 1944-45 ed in quello precedente 1943-44, risultarono ripartiti come segue :

NUMERO DEI BIGLIETTI				
(compresi abbonamenti settimanali e festivi ed esclusi abbonamenti ordinari ed altri)				
CLASSI	1944-45	1943-44	Differenze	Variazioni %
I . . . . .	111.724	191.930	— 80.206	— 41,79
II . . . . .	2.981.656	6.927.363	— 3.945.707	— 56,96
III . . . . .	66.734.620	111.097.025	— 44.362.405	— 39,94
TOTALE . .	<u>69.828.000</u>	<u>118.216.318</u>	<u>— 48.388.318</u>	<u>— 40,94</u>

I dati di cui sopra, come di consueto, comprendono quelli relativi ai biglietti di abbonamenti settimanali e festivi ed escludono quelli relativi ai biglietti di abbonamenti ordinari ed altri. Il quantitativo di tali ultimi biglietti, venduto nell'esercizio 1944-45, fu di 102.690 contro 174.335 venduti nell'esercizio 1943-44, con una diminuzione, quindi, del 41,10 %. I suddetti dati riguardano i biglietti emessi per abbonamenti ordinari ed altri, indipendentemente dalla durata di validità, cioè non ragguagliati ad abbonamenti mensili o ad altro periodo di tempo. Anche gli abbonamenti settimanali e festivi, compresi nel prospetto suesposto, non sono ragguagliati nè a mese, nè ad altro periodo di tempo.

La percentuale dei biglietti, compresi abbonamenti settimanali e festivi ed esclusi gli abbonamenti ordinari ed altri, venduti per ciascuna delle tre classi, risulta dal prospetto che segue :

PERCENTUALI DEI BIGLIETTI DELLE DIVERSE CLASSI		
CLASSI	1944-45	1943-44
I . . . . .	0,16	0,16
II . . . . .	4,27	5,85
III . . . . .	95,57	93,99

La percentuale dei biglietti di I classe, che aveva già subito una notevolissima contrazione nell'esercizio 1943-44, in confronto a quello precedente, rimase invariata nell'eser-

(1) Alcuni dati relativi all'esercizio 1943-44, non corrispondono a quelli già riportati nella Relazione di detto esercizio, perchè modificati in seguito a più esatti accertamenti.

cizio 1944-45 nel quale, invece, in relazione all'aggravamento complessivo della situazione del parco ferroviario e delle condizioni di esercizio, registrò una ulteriore sensibile contrazione la percentuale dei biglietti di II classe.

**2. Quantità di viaggiatori trasportati e viaggiatori-Km. (esclusi trasporti militari Alleati).** — Il quantitativo dei viaggiatori trasportati (compresi gli abbonati), nell'esercizio 1944-45, fu di 113.963.444 contro 217.894.204 dell'esercizio 1943-44, con una diminuzione, quindi, del 47,70%. I dati relativi ai viaggiatori trasportati e ai viaggiatori-Km (vedi sotto) furono desunti a calcolo, secondo quanto è indicato in Nota Bene all'Allegato 28.

Nel prospetto seguente sono riportati i dati concernenti la ripartizione del quantitativo totale dei viaggiatori, secondo le varie specie di tariffa :

SPECIE DI TARIFFA	Esercizio 1944-45		Esercizio 1943-44		Differenze	
	Milioni di viaggiatori	% relative	Milioni di viaggiatori	% relative	assolute	%
Differenziale . . . . .	47,9	42,0	35,3	16,2	+ 12,6	+ 35,7
Vicinale . . . . .	(1)	(1)	56,7	26,0	— 56,7	— 100,0
A. e R. ordinari . . . . .	—	—	—	—	—	—
Riduzioni diverse . . . . .	18,2	16,0	34,9	16,0	— 16,7	— 47,9
Metropolitana di Napoli . . . . .	0,9	0,8	1,7	0,8	— 0,	— 47,1
Abbon. sett. e festivi . . . . .	34,2	30,0	65,3	30,0	— 31,1	— 47,6
Altri abbonamenti . . . . .	12,8	11,2	24,0	11,0	— 11,2	— 47,1
<b>TOTALE . . . . .</b>	<b>114,0</b>	<b>100,0</b>	<b>217,9</b>	<b>100,0</b>	<b>— 103,9</b>	<b>— 47,7</b>

(1) La tariffa vicinale venne soppressa, nell'esercizio 1944-45, per tutti i Compartimenti centro-meridionali. Nei Compartimenti del Nord, ove essa rimase in vigore fino al 1° febbraio 1946, vennero venduti solo limitati quantitativi di biglietti; i relativi viaggiatori sono compresi tra quelli indicati per la tariffa ordinaria differenziale.

I viaggiatori-Km furono 8.480.923.760 contro 17.291.227.353 nell'esercizio 1943-44, con una contrazione del 50,96 %.

La percorrenza media approssimativa per viaggiatore risultò, quindi, di Km. 74,5.

**3. Prodotto del servizio viaggiatori.** — Il prodotto del traffico viaggiatori, con esclusione dei trasporti militari Alleati, risultò di L. 1.833.844.453 (1) contro 2.471.903.054 nell'esercizio 1943-44.

La contrazione del prodotto, in confronto all'esercizio precedente, appare più modesta (Lire 638.058.601 corrispondente al 25,81 %) di quella determinatasi nel volume di traffico

(1) Nell'allegato n. 28, che espone dati di dettaglio, il totale è invece di L. 1.798.868.058, e ciò per il fatto che le riassunzioni contabili non contemplano le distinzioni espone nell'allegato succitato, distinzioni che invece figurano nella prima riassunzione dei prodotti del traffico effettuata dagli organi del Servizio Commerciale.

La differenza tra i totali in parola è dovuta al fatto che nel prodotto indicato in questo Capitolo (dato contabile) sono compresi i prodotti di competenza F.S. per servizi della C.I.C.L., quelli relativi a biglietti emessi all'estero per percorsi in Italia, quelli relativi a biglietti a pagamento differito, i rilievi riscossi (regolarizzazioni di biglietti non effettuate in treno), i prodotti relativi alla vendita di tessere di autorizzazione per l'acquisto di biglietti a tariffa ridotta, quelli relativi ai supplementi per treni rapidi ed altri, tutti esclusi invece nell'allegato 28 (riassunzione dei prodotti effettuata dal Serv. Commerciale). Nello stesso allegato inoltre sono compresi i prodotti per biglietti emessi in Italia per percorsi esteri, i quali sono invece esclusi dal totale contabile, indicato in questo Capitolo.

(— 50,96 % per i viaggiatori-Km.). Ciò si dovette agli aumenti di tariffa, intervenuti nel corso dell'esercizio 1944-45, dei quali viene fatto dettagliatamente cenno nel successivo capitolo VI.

Nel prodotto suindicato, come è stato già detto, non sono comprese Lire 394.774.044 (Lire 544.383.742 nell'esercizio 1943-44) corrispondenti alle tasse per trasporti militari Alleati.

Non fu possibile calcolare i prodotti medi per treno-Km viaggiatori e per asse-Km carrozza, per la mancanza dei dati delle percorrenze, come è stato già detto al Capo III. Il prodotto medio per viaggiatore-Km, calcolato escludendo i trasporti militari Alleati, risultò di L. 0,216<sup>(1)</sup> in confronto a L. 0,143 nell'esercizio 1943-44 (differenza % : + 51,05).

**4. Entità e prodotto del servizio bagagli.** — Le spedizioni di bagagli, effettuate durante l'esercizio finanziario, risultarono in numero di 1.050.130, contro 2.606.250 dell'esercizio precedente, con una diminuzione del 59,71 %.

Il prodotto relativo, al netto delle tasse erariali e di bollo, fu di milioni 17,3, di fronte a 41,7 dell'esercizio 1943-44, con una diminuzione del 58,51 %.

Nel prodotto indicato non sono comprese le tasse per depositi bagagli, riscosse durante l'esercizio in esame, che furono di L. 3.700.000 per 2.300.000 depositi, contro L. 8.100.000 di introiti e 3.116.000 depositi dell'esercizio 1943-44, con diminuzioni, rispettivamente, del 54,40 % e del 26,19 %.

**5. Percorrenza giornaliera dei treni viaggiatori.** — La percorrenza giornaliera dei treni viaggiatori ordinari, secondo gli orari, nell'esercizio 1944-1945, subì le seguenti varianti :

TRENI-KM GIORNALIERI

DATE	Trazione a vapore	Trazione elettrica		Automotrici	TOTALE treni-Km. giornalieri
		Locomotive	Elettromotrici		
15 luglio 1944 . . . .	24.936	22.531	2.093	5.431	54.991
15 gennaio 1945 . . . .	17.353	11.158	1.195	4.878	34.584
15 giugno 1945 . . . .	16.747	17.599	1.145	6.685	42.176

Dal luglio 1944 alla fine dello stesso anno, il servizio ferroviario andò sempre peggiorando a causa dello sviluppo delle operazioni militari sul territorio nazionale. Una certa ripresa si ebbe nell'anno successivo, sebbene nel giugno 1945 la percorrenza giornaliera (circa 42.000 treni-Km) fosse ancora notevolmente inferiore a quella dello stesso mese dell'anno precedente (circa 83.000 nel giugno 1944) e a quella di due anni avanti (circa 198.000 nel luglio 1943).

I dati di cui sopra furono calcolati dal Servizio Movimento, e come è stato detto al principio, riguardano solo i treni viaggiatori ordinari previsti in orario.

Come si è più volte accennato, non fu possibile raccogliere, nell'esercizio 1944-45, i dati delle percorrenze realmente effettuate dai treni (rilevazione di competenza del Servizio Materiale e Trazione) che avrebbero dovuto essere esposti al Cap. III.

(1) Nell'allegato n. 28 il prodotto medio è indicato invece in L. 0,212, perchè ivi figura un totale dei prodotti diverso da quello indicato in questo capitolo (vedi nota a pagina precedente).

**6. Percorrenza delle carrozze e composizione dei treni viaggiatori.** — Mancano anche questi dati, come quelli delle percorrenze reali dei treni, cui sono connessi.

**7. Principali comunicazioni internazionali ed interne.** — Le comunicazioni internazionali, che al principio dell'esercizio erano costituite da :

- una coppia di treni per Parigi transito Ventimiglia ;
- una coppia di treni per Monaco transito Brennero ;
- una coppia di treni per la via di S. Candido ;
- una coppia di treni per la via di Tarvisio ;
- una coppia di treni per la via di Piedicolle,

andarono gradualmente diminuendo, a causa dei bombardamenti aerei che colpirono ripetutamente linee, stazioni e materiale, sia in Italia che oltre confine ; con lo sviluppo delle operazioni militari nella primavera 1945, le comunicazioni internazionali vennero poi interrotte completamente.

Le comunicazioni interne, a causa delle vicende belliche, mentre andarono peggiorando nei Compartimenti del Nord, migliorarono, sia pure in modesta misura, al Sud.

Nell'agosto 1944 esistevano le comunicazioni Napoli-Bari (via Potenza) -- Brindisi ; Napoli-Foggia ; Napoli-Reggio Calabria (con trasbordo al Ponte sul Fiume Petrace) ; Metaponto-Reggio Calabria ; Messina-Palermo (dal 28 agosto) ; Messina-Siracusa (dal 23 agosto) e Olbia-Cagliari.

Al principio del 1945 fu riattivato il servizio diretto fra Roma e Napoli via Cassino ; fra Napoli e Bari via Benevento ; fra Roma e Napoli via Formia.

Il 1° giugno 1945 cessò l'interruzione del ponte sul fiume Petrace, della linea Napoli-Reggio Calabria, con notevole miglioramento delle comunicazioni fra Continente e Sicilia.

Il 4 giugno 1945 si riprese il servizio viaggiatori Roma-Pisa-Firenze, Roma-Ancona e Roma-Arezzo.

Alla fine dell'esercizio 1944-1945 e cioè subito dopo la cessazione delle ostilità in Italia, venne ripreso, sia pure in forma estremamente limitata e con molte interruzioni, il servizio ferroviario nei Compartimenti del Nord.

**8. Prenotazione posti ordinari nei treni viaggiatori.** — Il servizio di prenotazione dei posti ordinari di I e II classe, sospeso nel settembre 1943, non era ancora ripristinato al 30 giugno 1945.

**9. Servizi speciali con treni viaggiatori e servizi con carrozze della Compagnia Internazionale Carrozze Letti.** — Ad eccezione dei trasporti militari Alleati, durante l'esercizio 1944-45, non risultò effettuato nessun servizio speciale con treni viaggiatori a carrozze ordinarie.

La Compagnia Internazionale Carrozze Letti non effettuò alcun servizio, nei Compartimenti del Sud, ad eccezione di alcuni treni per militari Alleati, istituiti dopo il 4 giugno 1944, per il collegamento tra l'Italia meridionale e Roma, e composti con carrozze con letti e ristorante.

Nei Compartimenti del Nord si effettuarono alcuni servizi per il pubblico con carrozze con letti, fino al mese di luglio 1944. Poi il servizio fu sospeso dal mese di agosto 1944 e ripreso il 30 luglio 1945, cioè dopo la fine dell'esercizio, con carrozze con letti per il pub-

blico ordinario, in composizione a treni a lungo percorso. Tra i primi servizi ripristinati, si ricorda quello Roma-Milano, via Colle Salvetti-Livorno-Firenze. Durante l'esercizio funzionarono alcuni servizi C.I.C.L. per treni militari Alleati, via via che lo sviluppo delle operazioni belliche lo permise.

Il servizio di carrozze ristorante, per il pubblico ordinario, già sospeso dal 31 marzo 1942, venne ripreso solo nel 1946.

**10. Trasporti postali.** — Durante l'esercizio, il trasporto dei pacchi postali in consegna al personale ferroviario non ebbe luogo sulle linee dell'Italia centro-meridionale, mentre su quelle dell'Italia settentrionale fu di entità trascurabile, a causa del perdurare della limitazione disposta dall'Amministrazione postale nell'agosto 1943.

Per quanto riguarda invece i trasporti in consegna al personale dell'Amministrazione delle Poste, è da segnalare un notevole afflusso in Italia di pacchi-dono, provenienti dagli Stati Uniti d'America, il cui trasporto richiese l'impiego di un forte quantitativo di carri.

---

## SERVIZIO MERCI

**11. Entità del traffico merci. Tonnellate e carri caricati.** — Come si rileva dal prospetto a pagina seguente, il volume delle merci accettate per il trasporto subì nell'esercizio 1944-45, rispetto a quello precedente, una diminuzione di tonnellate 20.032.005, pari al 57,11 per cento, essendo disceso da tonn. 35.073.156 a tonn. 15.041.151.

Dai dati del prospetto, che hanno carattere approssimativo per l'incompletezza delle rilevazioni conseguente alle distruzioni di documenti e alla disorganizzazione di servizi ed uffici (tra i quali il Controllo Merci di Torino, ripetutamente colpito da azioni aeree), emerge una notevole contrazione del traffico merci in confronto all'esercizio precedente, contrazione che, peraltro, è proporzionalmente più accentuata per la quantità di spedizioni che non per il tonnellaggio. Ciò fu dovuto alla preferenza accordata ai trasporti a carro completo in confronto a quelli a collettame, per la necessità di consentire la maggiore utilizzazione dello scarso materiale disponibile e della ridotta capacità complessiva di assorbimento del traffico da parte delle linee in efficienza.

Nei dati del prospetto non sono compresi:

— i trasporti militari anglo-americani, effettuati sulla rete delle F.S. (tali trasporti furono in numero di 990.000 per 13.870.000 tonnellate, contro 325.963 trasporti e 4.563.487 tonnellate nell'esercizio 1943-44);

— i trasporti in c.c. per le varie Amministrazioni dello Stato (compresi i trasporti militari italiani) in numero di 26.784, contro 207.296 nell'esercizio precedente. Di questi trasporti, non fu possibile rilevare dati sufficientemente attendibili sul tonnellaggio.

Mancano completamente, per tutti i trasporti merci (pubblico ordinario, militari e conto corrente), i dati delle tonn.-Km. nette di merce trasportata.

**12. Prodotto del servizio merci.** — Il prodotto del traffico merci, nell'esercizio 1944-1945, sulle linee a scartamento ordinario e ridotto, risultò di milioni 1.503 in confronto a milioni 1.921 dell'esercizio 1943-44, con una diminuzione, quindi, di milioni 418 pari al 21,76 per cento.

**TONNELLATE E CARRI CARICATI (Esclusi i trasporti militari e quelli in c. c. per le Amministrazioni dello Stato)**

R E T E	Tonnellate caricate (escluso bestiame)				Carri caricati (compreso bestiame)				Carico medio per asse-carro in tonnellate (1)				
	1944-45		1943-44		1944-45		1943-44		1944-45		1943-44		
		Differenza %		Differenza %		Differenza %		Differenza %		Differenza %		Differenza %	
<b>A scartamento ordinario:</b>													
a) per conto del pubblico:													
a carro . . . . .	13.865.438	—	32.397.790	—	57,20	1.017.792	2.272.498	—	55,21	6,71	7,02	—	4,41
in collettame . . . . .	157.803	—	1.069.051	—	85,23	20.944	291.923	—	92,85	4,82	2,97	—	62,28
bestiame e altre merci non a peso . . . . .	—	—	—	—	—	15.135	66.577	—	77,26	—	—	—	—
TOTALE . . . . .	14.023.241	—	33.466.841	—	58,10	1.053.771	2.630.998	—	59,94	6,68	6,76	—	1,18
b) per conto dell'Amministrazione . . . . .	1.011.767	—	1.596.578	—	36,62	68.936	107.356	—	35,78	7,23	7,32	—	1,23
TOTALE scartamento ordinario . . . . .	15.035.008	—	35.063.419	—	57,12	1.122.707	2.738.354	—	59 —	6,71	6,78	—	1,03
<b>A scartamento ridotto:</b>													
a) per conto del pubblico:													
a carro . . . . .	4.997	—	8.276	—	39,62	582	704	—	17,32	4,29	5,87	—	26,87
in collettame . . . . .	478	—	1.026	—	53,41	30	279	—	89,24	(2)	1,84	—	—
bestiame e altre merci non a peso . . . . .	—	—	—	—	—	8	—	—	+ 100 —	—	—	—	—
TOTALE . . . . .	5.475	—	9.302	—	41,14	620	983	—	36,92	4,50	4,73	—	4,86
b) per conto dell'Amministrazione . . . . .	668	—	435	—	53,56	55	47	—	+ 17,02	6,07	4,62	—	31,35
TOTALE scartamento ridotto . . . . .	6.143	—	9.737	—	36,91	675	1.030	—	34,46	4,62	4,72	—	2,12
<b>In complesso:</b>													
a) per conto del pubblico:													
a carro . . . . .	13.870.435	—	32.406.066	—	57,19	1.018.374	2.275.202	—	55,20	6,70	7,01	—	4,42
in collettame . . . . .	158.281	—	1.070.077	—	85,20	20.874	292.202	—	98,85	4,82	2,96	—	62,90
bestiame e altre merci non a peso . . . . .	—	—	—	—	—	15.143	66.577	—	77,25	—	—	—	—
TOTALE . . . . .	14.028.716	—	33.476.143	—	58,09	1.054.391	2.631.981	—	59,93	6,67	6,75	—	1,18
b) per conto dell'Amministrazione . . . . .	1.012.435	—	1.597.013	—	36,60	68.991	107.403	—	35,76	7,22	7,31	—	1,23
TOTALE GENERALE . . . . .	15.041.151	—	35.073.156	—	57,11	1.123.382	2.739.384	—	58,99	6,70	6,77	—	1,03

(1) Per determinare il carico medio per asse-carro, non si tiene conto dei carri caricati di bestiame, oppure di altre merci non a peso, perchè nei dati di carico sono appunto esclusi i relativi tonnellaggi. Inoltre non si tiene conto nemmeno dei carri misti forati con merci di riordino, perchè le merci che durante il loro itinerario, tra la stazione di partenza e quella destinataria della spedizione, traboccano per riordino da un carro all'altro, sono conteate una volta sola e non una volta per ogni carro utilizzato.

(2) Il dato non è indicato poiché non risulta attendibile, tenuto conto delle tonnellate caricate e dei carri caricati (vedi colonne precedenti) i cui quantitativi indicati sono peraltro soltanto approssimati, a seguito di vicende belliche che ne impedirono a suo tempo la esatta rilevazione.

Nel prodotto di cui sopra sono comprese le tasse afferenti ai trasporti, anche militari italiani, effettuati in c/c, per conto delle altre Amministrazioni dello Stato. Non vi sono, invece, comprese L. 3.520 milioni, corrispondenti all'ammontare delle tasse inerenti ai trasporti militari Alleati (L. 1.546 milioni circa nell'esercizio 1943-44).

La diminuzione dei prodotti, per i trasporti italiani, in confronto all'esercizio precedente, non superò, percentualmente, quella determinatasi nel tonnellaggio trasportato (—57,11 %), malgrado la ridotta percorrenza media delle spedizioni (a causa del frazionamento del territorio nazionale), il prevalere di quelle a carro su quelle a collettame, la scomparsa quasi totale dei traffici di merci ricche, il maggior numero di evasioni al pagamento delle tasse di trasporto (sia per le frequenti dispersioni o distruzioni dei carichi, sia per le anormali condizioni del servizio), ecc.

La limitata diminuzione dei prodotti fu dovuta ad alcuni aumenti di tariffa, disposti nel corso dell'esercizio, particolarmente sulla rete centro-meridionale, di cui viene fatto dettagliatamente cenno nel successivo capitolo VI.

13. Ripartizione del traffico merci per provenienza e destinazione (esclusi i trasporti militari e quelli in conto corrente per le Amministrazioni dello Stato). — Nei prospetti che seguono sono messi in evidenza i dati relativi alla provenienza e alla destinazione dei trasporti di merci e bestiame, effettuati sulle linee a scartamento ordinario, per conto del pubblico e dell'Amministrazione, nell'esercizio 1944-45 in confronto a quelli del 1943-44:

#### PROVENIENZA DEI TRASPORTI

PROVENIENZA	1944-45		1943-44		Differenze			
	Tonn. escl. bestiame	Carri compr. best.	Tonn. escl. bestiame	Carri compr. best.	Tonn. escl. bestiame	%	Carri compr. bestiame	%
Carico nelle stazioni interne	9.211.947	726.865	24.204.374	2.003.978	—14.992.427	—61,94	—1.277.113	—63,72
Carico ai porti . . . . .	3.664.664	247.444	4.181.551	255.143	— 516.887	—12,36	— 7.699	— 3,01
In arrivo dalle ferrovie confinanti italiane . . . . .	716.219	52.235	2.049.237	159.496	— 1.333.018	—65,04	— 107.261	—67,24
In arrivo dalle ferrovie confinanti estere . . . . .	1.442.178	96.163	4.628.257	319.737	— 3.186.079	—68,83	— 223.574	—69,92
<b>TOTALE . . .</b>	<b>15.035.008</b>	<b>1.122.707</b>	<b>35.063.419</b>	<b>2.738.354</b>	<b>—20.028.411</b>	<b>—57,12</b>	<b>—1.615.647</b>	<b>—59,—</b>

#### DESTINAZIONE DEI TRASPORTI

DESTINAZIONE	1944-45		1943-44		Differenze			
	Tonn. escl. bestiame	Carri compr. best.	Tonn. escl. bestiame	Carri compr. best.	Tonn. escl. bestiame	%	Carri compr. bestiame	%
Scarico nelle stazioni interne	9.680.380	742.360	27.888.739	2.173.713	—18.208.359	—65,28	—1.431.353	—65,84
Scarico nei porti . . . . .	3.711.660	246.609	3.783.770	265.078	— 72.110	— 1,90	— 18.469	— 6,96
In uscita per le ferrovie confinanti italiane . . . . .	698.480	52.933	2.253.826	155.187	— 1.555.346	—69,—	— 102.254	—65,89
In uscita per le ferrovie confinanti estere . . . . .	944.488	80.805	1.137.084	144.376	— 192.596	—16,93	— 63.571	—44,03
<b>TOTALE . . .</b>	<b>15.035.008</b>	<b>1.122.707</b>	<b>35.063.419</b>	<b>2.738.354</b>	<b>—20.028.411</b>	<b>—57,12</b>	<b>—1.615.647</b>	<b>—59,—</b>



**14. Percorrenze dei treni merci e dei carri.** — Per l'esercizio 1944-45, mancano del tutto, come si è già detto, i dati riguardanti le percorrenze effettuate dai treni e dai veicoli.

**15. Utilizzazione delle locomotive dei treni merci.** — Per i Compartimenti a nord di quello di Roma e per questo ultimo, non si poterono raccogliere, per le note contingenze belliche, i dati relativi all'utilizzazione dei treni merci.

Nei Compartimenti di Napoli, Bari, Reggio Calabria, Palermo e Cagliari, la percentuale media di utilizzazione della forza di trazione offerta dalle locomotive dei treni merci, risultò, nel periodo luglio 1944-giugno 1945, del **78,6 %** in confronto all'**89,2 %** avutosi per l'intera rete, nell'esercizio 1942-43 (nell'esercizio 1943-44 non furono raccolti i dati).

La percentuale di utilizzazione della forza di trazione viene calcolata, linea per linea, facendo il rapporto, per ciascun gruppo di locomotive assegnate sulla linea stessa al servizio merci, tra la prestazione utilizzata in media per ciascun treno (tonnellate rimorchiate) e la prestazione utilizzabile, pure in tonnellate, cioè il massimo peso rimorchiato ammesso sul tratto più acclive della linea. Sono esclusi da tali calcoli i treni merci con funzioni speciali (sussidiari di treni viaggiatori, derrate, locomotive di invio o di ritorno utilizzate, treni di vuoti ed altri) mentre sono compresi i treni merci in genere, ordinari e straordinari previsti in orario, tra i quali anche i raccoglitori e i treni militari.

La percentuale relativa al 1944-45, pur essendo in diminuzione del **10,6 %** rispetto al 1942-43, si può ritenere soddisfacente, date le note difficoltà del momento e in particolare per il fatto che le linee furono servite, in molti casi, da una sola coppia di treni merci giornaliera o soltanto trisettimanale, che, prevista in orario, spesso viaggiò con prestazione utilizzata minima.

**16. Tonnellaggio caricato, e prodotti delle principali merci trasportate per conto del pubblico.** — Nell'allegato N. 33 sono esposti i dati relativi alle principali merci, trasportate a carro completo, per conto del pubblico.

Qui di seguito si indicano le quantità caricate e i prodotti di alcune categorie di merci, che dettero i maggiori prodotti :

	Tonnellaggio caricato (in milioni)		Prodotti (in milioni di lire)	
	Esercizio 1944-45	Semestre 1/7-31/12 1943	Esercizio 1944-45	Semestre 1/7-31/12 1943
Combustibili (esclusi combustibili liquidi e legna da ardere)	1,52	3,84	64,32	200,7
Calce viva e spenta, cemento, ferro . . . . .	0,72	1,66	38,81	52,2
Legnami (compresa legna da ardere) . . . . .	0,36	0,66	30,67	45,8
Metalli e macchine . . . . .	0,64	1,10	31,11	67,3
Cereali e farine . . . . .	1,31	0,99	82,34	19,7
Vino e prodotti agricoli . . . . .	0,60	1,63	67 —	78,5
Olii, petroli, ecc. . . . .	0,08	0,54	15,45	122,2
Bestiame vivo . . . . .	capi 268.000	capi 1.354.000	7,34	18,51

È da tener presente che, nel prospetto sovrariportato, i dati esposti relativi all'esercizio 1943-44 riguardano un solo semestre, e precisamente il primo, nel quale il traffico merci

complessivo, e più particolarmente quello inerente alle principali voci, di cui al prospetto surriportato, ebbe indubbiamente assai maggiore consistenza che non nei 6 mesi successivi, che registrarono un notevolissimo aggravamento delle condizioni di esercizio della intera rete, dovuto, in genere, agli eventi bellici, anche se più direttamente dipendente, nei vari Compartimenti, da cause particolari diverse. Mentre, infatti, nelle regioni dell'Italia settentrionale e centrale, la progressiva paralisi dei servizi ferroviari fu principalmente dovuta alle crescenti distruzioni di impianti e di materiale, connesse con il successivo alternarsi dell'occupazione militare e con l'incalzare delle offensive aeree, nei Compartimenti meridionali, che pure risentivano dei danni notevoli subiti nella prima fase della guerra in Italia, il traffico civile fu contenuto in limiti ridottissimi, essendo quasi completamente assorbita la già scarsa capacità delle nostre linee, dalle esigenze dei trasporti militari anglo-americani.

La situazione dell'esercizio 1943-44, si andò aggravando, nel suo insieme, nell'esercizio successivo 1944-45, cui si riferisce la presente relazione, anche se, in alcuni limitati settori e tratti di linea, per lo più localizzati nell'Italia meridionale, si determinò, indubbiamente, qualche lieve miglioramento, specialmente dopo l'occupazione di Roma (4 giugno 1944) e la rapida susseguente avanzata delle forze Alleate fino alla linea « Gotica ».

Il prospetto di cui sopra pone, tuttavia, in evidenza, sensibilissime contrazioni di traffico di tutte le voci principali, anche in confronto al solo 1° semestre 1943-44, con l'unica eccezione dei trasporti di cereali e farine, del tutto spiegabile se si considera il loro carattere di primissima necessità e il notevole aumento determinatosi (sotto forma di soccorsi) nelle importazioni via mare di queste derrate, con l'estendersi dell'occupazione Alleata fino ai limiti inferiori dell'Italia settentrionale, e, negli ultimi due mesi, all'intero territorio della penisola.

17. Traffico ai porti. — Nel 1944-45 furono spedite dagli scali marittimi, per ferrovia, le quantità di merci di cui al seguente prospetto, nel quale sono indicati anche i dati dell'esercizio precedente e le variazioni percentuali :

MERCI CARICATE AI PORTI PER IL TRASPORTO IN FERROVIA	Esercizio	Tonnellate escluso bestiame e altre merci non a peso	Percentuale di variazione %
Per conto del pubblico . . . . .	1944-45	3.418.274	— 18,96
	1943-44	3.973.050	
Per conto dell'Amministrazione . . . . .	1944-45	246.390	+ 18,17
	1943-44	208.501	
TOTALE MERCI CARICATE . . . . .	1944-45	3.664.664	— 12,86
	1943-44	4.181.551	
fra le quali le seguenti importanti voci:			
Carbone per il pubblico . . . . .	1944-45	530.363	— 60,93
	1943-44	1.357.682	
Cereali per l'interno e per l'estero . . . . .	1944-45	113.502	+ 237,65
	1943-44	33.615	
Cotoni per l'interno e per l'estero . . . . .	1944-45	815	—
	1943-44	—	
Fosfati e concimi chimici . . . . .	1944-45	43.526	+ 49,66
	1943-44	29.083	
Olii minerali . . . . .	1944-45	9.280	— 90,44
	1943-44	97.085	

Per il 1944-45 non fu possibile compilare il prospetto, che in precedenti Relazioni era compreso negli allegati, riguardante i dati completi delle merci spedite (qualità e quantità) dai singoli porti.

**18. Trasporti merci a G.V. con sovratassa di acceleramento.** — Data la situazione creatasi con lo stato di guerra, non fu possibile fornire un quadro completo dei trasporti merci effettuati a G.V. con sovratassa di acceleramento, sia per quanto riguarda quelli a collettame che quelli a carro.

La raccolta dei dati relativi alla statistica dei trasporti stessi, venne ripristinata dal mese di marzo 1945, nei Compartimenti di Firenze, Ancona, Roma, Napoli, Bari, Reggio Calabria, Palermo e Cagliari e dal mese di luglio 1945, nei rimanenti Compartimenti.

Pertanto, i dati che si forniscono con la presente relazione riguardano soltanto i trasporti effettuati, a G.V. con acceleramento, nei Compartimenti di Firenze, Ancona, Roma, Napoli, Bari, Reggio C., Palermo e Cagliari, nei mesi dal marzo al giugno 1945.

Avvertesi infine che i trasporti stessi ebbero luogo unicamente nella giurisdizione dei singoli Compartimenti, essendo stati sospesi i trasporti del genere fra i vari Compartimenti, per le difficoltà di movimento, dovute alle interruzioni e limitazioni di servizi a causa della guerra.

Furono inoltrati i seguenti quantitativi di *carri completi* :

- con treni diretti (con sovratassa del 50 %) carri 7 ;
- con treni accelerati (con sovratassa del 25 %) carri 1.073.

Nessuno dei suddetti trasporti fu destinato all'estero.

L'entità dei trasporti a *collettame*, con sovratasse del 50 % e del 25 %, risulta dai seguenti dati :

- spediti con treni diretti (sovratassa 50 %) colli 5.430 per quintali 1.258 ;
- spediti con treni accelerati (sovratassa 25 %) colli 243.534 per q.li 89.284 ;
- colli espressi : sospesi.

**19. Trasporti derrate.** — I trasporti derrate a carro vennero ripresi, prima in Sicilia e poi nel Continente, e si svilupparono via via, fino a ripristinare, a mezzo di appositi treni, i collegamenti tra i luoghi di produzione e quelli di consumo.

Fu così possibile fin dai primi mesi del 1945, impostare in orario treni derrate, quali il treno SS e un sussidiario DD da Reggio C. a Roma, ed FF da Bari a Foggia con proseguimento su Ortona e verso Napoli e Roma con treni merci ordinari. Ai treni suddetti vennero assegnati i seguenti tempi di percorrenza :

- SS Reggio C. part. ore 10 giorno A, arrivo Roma ore 4,30  
giorno C, con impiego di ore 42,30.
- DD Reggio C. part. ore 20,20 giorno A, arrivo Roma ore 9,30  
giorno C, con impiego di ore 37,10.
- FF Bari C. part. ore 21,06 giorno A, arrivo a Foggia ore 4  
giorno B, con impiego di ore 6,54.

Mancano i dati relativi ai quantitativi di carri caricati.

**20. Treni merci rapidi per l'inoltro dei carri completi.** — L'effettuazione dei treni merci rapidi, sospesa nel secondo semestre del 1943, non era ancora ripristinata al 30 giugno 1945.

**21. Trasporti delle merci a collettame.** — Date le limitazioni imposte al servizio ferroviario dallo stato di guerra, i trasporti a collettame si effettuarono saltuariamente e irregolarmente nei diversi Compartimenti, alternandosi con periodi di completa interruzione.

Durante l'esercizio soltanto nella Sicilia e nella Sardegna si verificarono con una certa continuità e regolarità trasporti del genere, sempre però in quantità limitata, mentre nei Compartimenti di Roma, Napoli, Bari e Reggio C., la ripresa dei trasporti stessi si iniziò soltanto nella seconda metà del mese di maggio 1945, con un programma minimo, riguardante i soli centri più importanti dei Compartimenti stessi.

Mancano del tutto i dati di dettaglio relativi ai Compartimenti del Nord.

Riesce quindi impossibile un quadro analitico della situazione, nell'esercizio in esame, in quanto i dati statistici sono incompleti e non consentono nemmeno di stabilire raffronti con l'esercizio precedente.

**22. Binari di raccordo e concessioni di carico e scarico in punto determinato.** — Durante l'esercizio finanziario 1944-45, vennero immessi nei 1.034 raccordi in attività n. 412.138 carri<sup>(1)</sup>, con una diminuzione di 666.885 carri, rispetto all'esercizio finanziario 1943-1944, in cui il numero dei carri era stato di 1.079.023 e quello delle concessioni attive (raccordi) di 1.469.

La diminuzione verificatasi nel numero delle concessioni di raccordo attive, nel movimento dei carri e conseguentemente negli incassi, va attribuita principalmente all'intensificarsi delle azioni belliche, nelle regioni dell'Italia centrale e settentrionale, ove è più sviluppata l'attrezzatura industriale.

Anche nelle concessioni di carico e scarico in punto determinato, per le stesse ragioni di cui sopra, si verificò una diminuzione, per cui da 116.673 carri avutisi nell'esercizio 1943-1944, si scese a 50.844 con una differenza in meno di 65.829 unità.

Le entrate per « corrispettivi per l'esercizio dei binari di raccordo e per carico e scarico in punti determinati » ammontarono a L. 33.949.529 contro L. 44.083.690 nel 1943-44, e quelle per « nolo di materiali diversi » (solo Serv. Movimento e Commerciale) a L. 8.429.143 contro L. 13.385.339 nel 1943-44. In totale L. 42.378.672 nel 1944-45 contro L. 57.469.029 nel 1943-44. I dati finanziari di cui sopra non comprendono la rete a scartamento ridotto della Sicilia.

**23. Inconvenienti di esercizio.** — I dati relativi agli inconvenienti di esercizio si rilevarono con una certa attendibilità a partire dal mese di novembre 1944. Da tale epoca e fino

---

(1) Carri immessi, sia vuoti per essere caricati, sia carichi per essere scaricati e di nuovo uscire vuoti o carichi.

al 30 giugno 1945 gli inconvenienti verificatisi risultano i seguenti (relativi a tutti i treni, viaggiatori, merci e di servizio) :

Scontri di treni (1) . . . . .	2
Investimenti di treni (2) . . . . .	18
Urti di treni contro veicoli od altri ostacoli . . . . .	22
Svii di treni . . . . .	83
Svii e urti in manovra . . . . .	25
Interruzioni per frane, alluvioni, ecc. . . . .	21
Incendi di veicoli e di locali . . . . .	54
Investimenti ai passaggi a livello . . . . .	19
Attentati e atti gravi contro la circolazione dei treni . . . . .	14

Sotto la denominazione di scontri, investimenti, urti e svii di treni si segnalano solo quelli che abbiano provocato la morte di persone o il ferimento di persone guaribili in oltre dieci giorni o altri danni rilevanti.

Sotto la denominazione di svii e urti in manovra si segnalano solo quelli che abbiano provocato i danni rilevanti di cui sopra alle persone o al materiale, o interruzioni di linea per due ore od oltre.

Non è possibile precisare se negli inconvenienti di cui sopra, e in particolare negli incendi ed attentati, siano compresi o no, incidenti avvenuti per cause belliche.

Inoltre va ricordato il tragico incidente occorso il 2 marzo 1945 al treno 8017 nella galleria n. 20 della linea Battipaglia-Potenza, nel quale in seguito all'arresto del treno per guasto locomotiva e ad esalazioni di gas irrespirabili, trovarono morte più centinaia di persone.

---

(1) Urto in linea fra due treni viaggianti in direzione opposta.

(2) Urto di un treno contro l'altro treno sia in corsa (escluso scontro) che fermo.

## CAPO VI.

### COMMERCIALE

#### 1. — SERVIZIO INTERNO VIAGGIATORI E BAGAGLI

##### a) Tariffe viaggiatori.

Per circa dieci mesi dell'anno finanziario in esame si protrassero le condizioni eccezionali, d'ordine politico e bellico, che avevano già determinato la scissione della rete in due settori, rispettivamente ubicati a sud e a nord dell'Appennino Tosco-Emiliano, dei quali il primo dipendente dalla Direzione Generale F.S. di Roma e il secondo dalla Direzione di Verona.

Ciò premesso, si fa cenno dei principali provvedimenti adottati da ciascuna delle due Direzioni in parola :

1) *Dalla Direzione Generale F.S. di Roma* (avente giurisdizione sui Compartimenti dell'Italia insulare, meridionale e centrale, fino a quelli di Firenze ed Ancona in parte compresi) vennero emanate le seguenti disposizioni :

— aumento, dal 19 novembre 1944, del 100 % sui prezzi (comprese le tasse accessorie, sopratasse e penalità) comunque vigenti al 30 giugno 1943, per i viaggi delle persone (Decreto del 31 ottobre 1944 emanato in applicazione del R.D.L. 27/B del 16 dicembre 1943) ;

— aggravamento delle sanzioni a carico dei viaggiatori sprovvisti di biglietto, viaggiatori su treni contingentati, mediante rigorosa interpretazione dell'articolo 8 delle Condizioni e Tariffe, che contempla l'applicazione di una sopratassa pari a tre volte il prezzo del biglietto a tariffa ordinaria e dell'importo minimo di L. 100 (tenuto conto del raddoppio dei prezzi di cui al punto precedente) ;

— disciplina della tassazione dei biglietti, in relazione all'interruzione di molte linee e alla sospensione del servizio per il pubblico su numerose altre, nel senso che la tassazione stessa si effettuasse sempre sulla via chilometricamente più breve rimasta libera ;

— ammissione, in via temporanea, all'uso dei treni diretti, sulle linee non servite da treni accelerati, dei viaggiatori fruanti della concessione speciale B ;

— conferma, a favore dei Ricevitori del Lotto e loro persone di famiglia, della concessione speciale D, per gli anni solari 1945 e 1946 ;

— soppressione dei prezzi speciali in vigore per il servizio locale di traghetto Messina Marittima-Reggio Calabria Marittima, e ripristino, per tale servizio, della validità delle tariffe e condizioni generali, in vigore sulla rete ferroviaria ;

— soppressione e sostituzione con prezzi ordinari di trasporto, dei prezzi locali di corsa semplice e di andata-ritorno, indicati nell'Allegato 7 alle C.T., per le linee dei Compartimenti di Roma e Napoli ;

— istituzione dell'obbligo della conferma della validità, ogni sei mesi, dei libretti mod. *A-bis* (persone di famiglia) e delle tessere personali di riconoscimento, previsti dalla Concessione Speciale C e dal Regolamento Trasporti Militari, analogamente a quanto era stato disposto precedentemente per i libretti mod. A (titolari) ;

— conferma dell'esclusione dalle Concessioni Speciali XVII, XVIII e XIX di coloro che ne beneficiavano perchè mutilati e invalidi per la « causa nazionale » o per altri motivi (provvedimento già deliberato con D.M. 16 gennaio 1944, per cui vedi anche la Relazione Annuale 1943-44) ;

— ulteriore raddoppio, dal 1° maggio 1945, dei prezzi per il trasporto dei viaggiatori, elevazione del diritto di esazione in treno e per esazioni suppletive in stazione, al 10 % dell'importo dell'esazione stessa e modifiche di taluni prezzi dell'Allegato 1 alle Condizioni e Tariffe (D.L.L. 29 marzo 1945, n. 151).

II) *Dalla Direzione Generale F.S. di Verona* (avente giurisdizione su tutti i Compartimenti dell'Italia settentrionale) vennero invece emanati i provvedimenti seguenti :

— sospensione della vendita dei biglietti a tagliando per percorrenze fino a 200 Km. ;

— aumento dei diritti accessori, previsti dagli articoli 4 e 8 delle C.T., allo scopo di eliminare inconvenienti ed abusi del servizio viaggiatori (Decreto Interministeriale n. 609 del 18 ottobre 1944) ;

— estensione del beneficio della Concessione Speciale IV ai viaggi dei ciechi e sordomuti, inviati a spese delle Amministrazioni Provinciali in luoghi di cura e di educazione al lavoro ;

— estensione di detto beneficio, dal 1° gennaio 1945, anche alla Federazione provinciale di Venezia dell'Opera Nazionale per la protezione della Maternità ed Infanzia ed alla Rappresentanza provinciale di Vicenza dell'Opera Nazionale per gli Invalidi di Guerra ;

— concessione, per l'anno 1945, delle riduzioni del 70 % e 50 % per viaggi collettivi ed individuali di partecipanti alle gare indette dal C.O.N.I. (Comitato Olimpionico Nazionale Italiano) ;

— applicazione, fino al 31 dicembre 1945, delle riduzioni del 50 % e 70 % per viaggi individuali e collettivi, agli iscritti al Centro Alpino Italiano partecipanti alle gare di preparazione militare alpina ;

— concessione per l'anno 1945, agli organizzati e dipendenti dall'Opera Balilla, delle riduzioni del 30 % e del 70 % per viaggi isolati ed in gruppi.

In seguito all'unificazione del territorio nazionale (maggio 1945), cessò di funzionare la Direzione di Verona. Conseguentemente tutti i provvedimenti tariffari adottati da questa ultima, vennero dichiarati decaduti in data 30 giugno 1945. Dalle ore zero del giorno successivo si estesero ai Compartimenti settentrionali le disposizioni emanate in questo campo dalla Direzione Generale F.S. di Roma.

### b) Tariffe bagagli.

Con richiamo a quanto esposto nel precedente paragrafo, circa la suddivisione della rete in due zone sottoposte a diverse giurisdizioni, si segnalano, per quanto riguarda le tariffe bagagli, i seguenti provvedimenti adottati nel corso dell'esercizio dalla Direzione Generale F.S. di Roma :

- aumento, dal 19 novembre 1944, del 100 % sui prezzi in vigore a tale data (Decreto del 31 ottobre 1944 emanato in applicazione del R.D.L. 27/B del 16 dicembre 1943) ;
- ulteriore raddoppio, dal 1° maggio 1945, dei prezzi come sopra maggiorati (Decreto 29 marzo 1945, n. 151).

Tali provvedimenti, come quelli analoghi emanati nel campo delle tariffe viaggiatori, vennero estesi ai Compartimenti del Nord dal 1° luglio 1945.

Nessun provvedimento degno di rilievo veniva emanato, nel frattempo, dalla Direzione Generale di Verona.

## 2. — SERVIZIO INTERNAZIONALE VIAGGIATORI E BAGAGLI

Questo servizio ebbe, durante l'esercizio 1944-45, uno sviluppo limitatissimo. Infatti rimasero in vigore, fino al 25 aprile 1945 (data della riunificazione dell'Italia), solo le seguenti tariffe :

- Italia-Svizzera ;
- Italia-Germania, via Svizzera ;
- Italia-Ungheria-Slovacchia.

Il relativo traffico, estremamente ridotto, si svolse soltanto da e per le stazioni dell'Italia settentrionale, che la linea del fronte (Appennino tosco-emiliano) separava dal restante territorio.

Dopo la data suindicata, venne sospesa l'applicazione delle tariffe stesse.

## 3. — SERVIZIO MERCI INTERNO

Anche le tariffe merci, come quelle viaggiatori e bagagli, furono assoggettate, nei Compartimenti del Centro-sud, sottoposti alla giurisdizione della Direzione Generale F.S. di Roma, all'aumento del 100 % dal 19 novembre 1944 e ad un ulteriore raddoppio dal 1° maggio 1945 (Decreti del 31 ottobre 1944 e del 29 marzo 1945, già citati).

Dalla stessa Direzione di Roma vennero, inoltre, adottati i seguenti provvedimenti particolari :

- disciplina con nuovi criteri, a deroga di quelli precedentemente seguiti, e in base alla facoltà accordata in materia all'Amministrazione, dell'art. 41 delle Condizioni e Tariffe, per la tassazione delle spedizioni nei casi in cui queste, a seguito di interruzioni di linee derivanti dalle distruzioni belliche, fossero costrette a seguire itinerari più lunghi, nel senso che



la tassazione stessa si effettuasse in base al chilometraggio complessivo delle linee realmente percorse : ciò al fine di evitare che ricadesse sull'Amministrazione l'onere dei maggiori percorsi di cui sopra è cenno ;

— applicazione, con decorrenza dal 10 maggio 1945, di sanzioni di particolare gravità (sopratassa pari a 10 volte il prezzo di trasporto, col minimo di lire 100.000) ogni qual volta, da qualsiasi fatto dello speditore, fosse derivata l'accettazione di una spedizione a carro sulle Ferrovie dello Stato, non previamente autorizzata dalle Autorità competenti, giusta le disposizioni in vigore nel momento della presentazione, oppure quando la spedizione non corrispondesse, per quel che riguardava la natura della merce, all'autorizzazione relativa ;

— aumento delle tasse di sosta e del deposito per la richiesta dei carri vuoti ;

— temporanea sospensione delle norme, contenute nell'art. 4 del Punto 11° in Appendice alle Condizioni e Tariffe, relative alla utilizzazione della portata o della capacità dei carri ;

— concessione, a favore delle Cooperative di consumo fra Agenti Ferroviari, della riduzione del 50 % sulle ordinarie tasse di porto ;

— ammissione alla verifica del peso in arrivo, per le spedizioni a carro di merci tessere e contingentate ;

— ammissione della voce « merci varie » per la dichiarazione delle spedizioni, a condizione, però, che la composizione del carico di tali trasporti rispondesse alle condizioni stabilite dalla tariffa eccezionale n. 404 P.V., salvo alcune mitigazioni ;

— adozione di decisioni di correttezza nei riguardi di numerose spedizioni destinate a Bari per l'imbarco, per le quali non venne osservata — a causa di eventi bellici — la condizione speciale della tariffa eccezionale n. 402 P.V., relativa alla prova della effettiva esportazione della merce che aveva formato oggetto del trasporto ;

— compilazione e stampa di un opportuno estratto di disposizioni, per fornire le stazioni — rimaste fra l'altro prive delle pubblicazioni di servizio concernenti le Condizioni e Tariffe per i Trasporti delle merci — degli elementi necessari alla tassazione ;

— disciplina, a richiesta dell'Ispettorato per la Motorizzazione Civile e per i Trasporti in Concessione, della tassazione dei trasporti di cose in servizio cumulativo con le Ferrovie del Sud-Est, nel senso che tale tassazione venisse effettuata sempre separatamente per i percorsi Stato e per quelli della Ferrovia anzidetta.

I provvedimenti di cui sopra furono estesi al Nord dal 1° luglio 1945.

#### 4. — SERVIZIO MERCI CUMULATIVO E DI CORRISPONDENZA

Durante l'esercizio nessuna convenzione od appendice a convenzione venne stipulata per i servizi cumulativi, di corrispondenza, e per i servizi speciali, essendosi reso necessario accertare la reale situazione degli impianti e dell'esercizio delle Ferrovie e Tranvie concesse all'industria privata.

Tale indagine, iniziata nel giugno 1944, subito dopo la ripresa delle comunicazioni tra Roma e l'Italia meridionale, venne condotta a termine dopo la riunificazione dell'intero territorio della Penisola.

Si iniziarono, quindi, studi per il riesame delle varie convenzioni, al fine di aggiornarle alla reale situazione di fatto e, quanto ai canoni e corrispettivi, ai maggiori costi di esercizio.

Nei particolari riguardi delle Ferrovie del Sud-Est, tenuto conto che nel periodo bellico furono dirottati sulle loro linee molti trasporti F.S., si iniziò la raccolta degli elementi necessari per stabilire il compenso, per tonnellata-chilometro di trasporti, spettante alle dette Ferrovie.

## 5. — SERVIZIO MERCI INTERNAZIONALE

L'incalzare degli eventi bellici determinò un forte declino fino a raggiungere, verso la fine dell'esercizio, la stasi completa dei servizi merci internazionali.

Delle tre tariffe merci internazionali, ancora vigenti all'inizio dell'esercizio, e cioè la ungaro-adriatica, la italo-germanica e la italo-svizzera, le prime due vennero soppresse (e precisamente la ungaro-adriatica dal 1° gennaio 1945 e la italo-germanica subito dopo la fine della guerra), mentre la italo-svizzera venne conservata, sospendendone però la validità per la chiusura delle frontiere a seguito della resa germanica.

6. Servizi doganali. — Gli introiti delle Agenzie doganali per corrispettivi, provvigioni, stampati, ecc. assommarono a lire 2.673.028,20, in confronto a lire 9.781.020,25 dell'esercizio precedente, con un minore introito, quindi, di lire 7.107.992,05.

### PASSIVITA' EMERSE DALLE VERTENZE DOGANALI

ESERCIZI	IMPORTO PAGATO Lire	AMMONTARE, IN LIRE, DEI RECUPERI			RESIDUO PASSIVITÀ Lire
		dalle parti e dalle Intendenze di Finanza	dalle ferrovie corrispondenti	per addebiti al personale	
1944-45	418.960,85	356.206,90	—	25,00	62.728,95
1943-44	544.057,95	488.558,60	—	275,00	55.224,35

7. Contenzioso. — Le cause « trattate » durante l'esercizio, riguardanti i contratti di trasporto di persone e di cose, ammontarono a 14.926 (1.867 di Pretura e 13.059 di Conciliazione), contro 14.083 complessive dell'esercizio precedente, con un incremento di 843 cause.

Le cause « definite » furono 4.349 (487 di Pretura e 3.862 di Conciliazione).

Si ebbe, in dipendenza della trattazione e definizione delle cause suddette, un incasso di L. 974.630,50 ed un onere di L. 535.827,21. Vi fu, pertanto, un introito netto di lire 438.803,29.

Al 30 giugno 1945 rimasero pendenti 10.577 cause (1.380 di Pretura e 9.197 di Conciliazione), con una differenza in più di 1.641 cause, complessivamente, rispetto al numero (8.936) delle cause che erano pendenti al 30 giugno dell'anno precedente.

8. **Vertenze e indennizzi per danni, alle persone e alle cose, conseguenti ad infortuni.** — Nel corso dell'esercizio 1944-45 si definirono, in complesso, 447 vertenze, contro 496 dell'esercizio precedente, e si pagarono indennizzi per L. 11.757.921,26, contro L. 8.274.444,70 erogate nel 1943-44.

9. **Indennizzi per anomalità nei trasporti delle cose.** — I diversi indennizzi, liquidati nell'esercizio 1944-45, per irregolarità nel trasporto delle merci, e le variazioni rispetto ai corrispondenti dati dell'esercizio precedente, risultano dal seguente prospetto :

OGGETTO DEI RECLAMI	RECLAMI LIQUIDATI nell'esercizio 1944-45		SPESA PER INDENNIZZI (tenuto conto dei recuperi)		SPESA PER 100 TONN. di merce trasportata per conto del pubblico	
	Numero	Variazioni rispetto al 1943-44	Esercizio 1944-45 Lire	Variazioni rispetto al 1943-44 Lire	Esercizio 1944-45 Lire	Esercizio 1943-44 Lire
Avarie . . .	5.678	— 8.106	5.861.563	— 6.937.731	41,78	56,88
Furti . . .	7.334	— 530	5.574.300	— 525.322	39,73	31,55
Mancanze . .	9.636	— 3.348	14.977.966	— 2.469.172	106,77	77,54
Ritardi . . .	125	— 518	14.874	— 220.443	0,11	1,04
TOTALE .	22.773	— 12.502	26.428.703 (1)	— 10.152.668 (2)	188,39	167,01

(1) Nel bilancio dell'esercizio 1944-45, la spesa al netto dei recuperi, per indennizzi per perdite, avarie, ritardata resa di spedizioni, è indicata in L. 32.033.840 perchè comprende anche altri titoli non aventi una propria relazione con gli indennizzi, nonché le tasse di trasporto rimaste parzialmente o totalmente scoperte.

(2) Nel bilancio dell'esercizio 1943-44, la spesa al netto dei recuperi, per indennizzi come sopra, comprende anche essa altri titoli non aventi relazione con gli indennizzi stessi. Essa infatti risulta di L. 57.387.914 anzichè L. 36.581.371.

Sensibilissime diminuzioni si registrarono, in confronto all'esercizio precedente, nel numero dei reclami liquidati, per tutte le specie di irregolarità.

Ciò, mentre fu dovuto solo in parte alla contrazione determinatasi nel traffico merci, compensata del resto dalla accresciuta percentuale delle anomalità in conseguenza delle condizioni sempre più difficili dell'esercizio, fu invece soprattutto causato dall'entrata in vigore del D.L.L. 189 dell'agosto 1944 che con disposizione di carattere eccezionale sancì, in conseguenza degli eventi bellici, e per tutti i trasporti effettuati dal 1° gennaio 1943, una larga presunzione di irresponsabilità dell'Amministrazione ferroviaria in deroga alle norme di cui agli art. 52 e segg. delle Condizioni e Tariffe per il trasporto delle cose. Proporzionalmente minore fu la diminuzione degli importi degli indennizzi pagati, ciò che fu naturalmente dovuto alla progressiva svalutazione della moneta.

10. **Compagnia Italiana Turismo ed altre Agenzie Viaggiatori in Italia e all'Estero.** — ITALIA. — Nell'anno 1944, le Agenzie viaggiatori in Italia, autorizzate alla vendita

dei biglietti ferroviari in base a regolari contratti <sup>(1)</sup>, erano 205. In esse erano compresi gli 84 Uffici Viaggi e Turismo gestiti, direttamente o mediante terzi, dalla Compagnia Italiana Turismo (C.I.T.).

Dette Agenzie, oltre all'eseguire la vendita dei biglietti, avevano anche il compito, stabilito nei contratti, di disimpegnare i servizi di informazioni al pubblico, distribuzione di pubblicazioni di propaganda turistica, organizzazione di viaggi in comitive, ecc.

Per lo sviluppo assunto dalle operazioni belliche nel nostro Paese durante l'anno 1944, molte Agenzie furono costrette a cessare la loro attività, sia per essere state distrutte o danneggiate dai bombardamenti aerei, o investite dal passaggio stesso della guerra, sia per la sospensione o riduzione del traffico ferroviario viaggiatori su notevole parte della rete. Rimasero pertanto in funzione al termine delle operazioni militari, soltanto 124 Agenzie, fra cui 53 Uffici Viaggi C.I.T.

Di conseguenza, anche l'ammontare complessivo delle vendite biglietti, effettuate nell'anno solare 1944 dalle Agenzie in Italia, si contrasse a L. 106.548.401, registrando così una diminuzione di oltre duecento milioni rispetto alle vendite del 1943 (Lire 307.035.163).

**ESTERO.** — La concessione di vendita all'estero dei biglietti F.S., ad eccezione degli uffici delle organizzazioni Wagons-Lits/Cook e American Express Company, con le quali le F.S. hanno appositi contratti diretti, è accordata in esclusiva alla Compagnia Italiana Turismo (C. I. T.), la quale la esercita attraverso i propri Uffici Viaggi a gestione diretta e attraverso le Agenzie corrispondenti.

L'ammontare delle vendite effettuate, durante l'anno solare 1944, fu di L. 120.000 e cioè quasi irrilevante a causa delle contingenze belliche.

**11. Caffè-Ristoratori, concessioni varie e affitti di locali e di aree.** — Anche durante l'esercizio 1944-45, gli eventi bellici ostacolarono gravemente il funzionamento dei caffè-ristoratori e degli altri esercizi pubblici in concessione, per effetto della distruzione degli impianti, della paralisi dei traffici, della morte o dell'allontanamento di molti concessionari, ecc.

Gli introiti realizzati dall'Amministrazione per canoni di concessione e per affitti di locali e di aree varie furono pertanto assai modesti, come appare dai confronti con quelli dell'esercizio precedente, anch'esso particolarmente sfavorevole, e specialmente se si tiene conto che questi ultimi si riferiscono (vedi Relazione dell'esercizio 1943-44) ai soli Compartimenti del Nord; vi è inoltre da considerare la notevole svalutazione della moneta.

Si indicano comunque, qui di seguito, i dati relativi agli introiti di cui si tratta, per l'esercizio 1944-45 (e riferimento al 1943-44) e per le diverse specie di concessioni (questi dati non comprendono la rete a scartamento ridotto della Sicilia):

*Caffè-ristoratori, rivendite generi di private,*  
*concessioni varie (rivendite di fiori,*  
*alberghi diurni, uffici cambio-valute,*  
*compilazione documenti di trasporto, ecc.) . . . . . L. 7.453.910 (L. 8.991.116 nell'eserc. 1943-44)*

(1) I contratti si riferiscono all'anno solare e di conseguenza pure riferiti all'anno solare sono i dati statistici relativi alle Agenzie Viaggiatori.

<i>Apparecchi automatici e bilance</i> . . . . .	Nessun introito fu realizzato, soprattutto a causa della scomparsa delle monete metalliche, necessarie per il funzionamento dei meccanismi. Nell'esercizio 1943-44 vennero introitate Lire 163.038.
<i>Distributori di biglietti di ingresso nelle stazioni</i> . . . . .	Nessun introito per il motivo di cui sopra. Nell'esercizio 1943-44 vennero introitate Lire 326.881.
<i>Rivendite libri e giornali</i> . . . . .	L. 765.010 (L. 360.000 nell'eserc. 1943-44)
<i>Pubblicità</i> . . . . .	L. 695.984 (L. 1.512.907 nell'eserc. 1943-44)
<i>Affitti a terzi di locali e di aree (non compresi nelle precedenti voci)</i> . . . . .	L. 732.388 (L. 928.955 nell'eserc. 1943-44)

12. **Concessioni contrattuali per riduzioni di tariffa.** — Nessuna concessione del genere venne accordata nel 1944-45.

13. **Trasporti merci marittimi, fluviali e stradali, a sussidio della ferrovia.** — I trasporti marittimi e fluviali, sospesi nel precedente esercizio, non furono ripristinati. Essi erano utilizzati dall'Amministrazione ferroviaria, in taluni casi di convenienza, in sostituzione e a sussidio dei trasporti di merci per ferrovia.

I servizi camionistici di linea, per il trasporto delle merci a collettame, vennero anche essi sospesi nel precedente esercizio, dopo il settembre 1943, senza essere ripristinati fino al 30 giugno 1945. Non funzionarono nemmeno i servizi camionistici per il collegamento delle stazioni di una medesima località e quelli con autobotti per il trasporto di olii minerali.

I servizi di collegamento per il trasporto delle merci dalle stazioni alle località non servite dalla ferrovia, servizi che venivano effettuati da imprese concessionarie in base ad apposite convenzioni con le F.S., già ridotti notevolmente nel precedente esercizio, vennero sospesi all'inizio del 1944-45.

14. **Impiego delle casse mobili.** — Nessuna utilizzazione delle casse mobili si ebbe, durante l'esercizio 1944-45.

15. **Istituto Nazionale Trasporti.** — L'I.N.T. ha per scopo, come è noto, lo sviluppo di ogni traffico in collaborazione con le F. S. mediante opportune innovazioni, migliorie e facilitazioni, nonchè di provvedere anche indirettamente all'esercizio di servizi di trasporti in genere ed accessori per il raggiungimento dello scopo di cui sopra.

Nell'esercizio 1944-45 l'I.N.T. procurò alla Amministrazione ferroviaria i seguenti trasporti di merci, per i quali le F.S. ottennero gli introiti a fianco indicati :

Merci varie a carro tonn. 1.188 con un introito di . . . . .	L. 114.592,50
Merci spedite sotto il regime delle tariffe eccezionali temporanee tonn. 5.048 con un introito di . . . . .	» 102.750,30

In complesso si ebbero tonn. 6.236 di merci, trasportate su 421 carri, con una utilizzazione media per carro di tonn. 14,8 e con un introito complessivo di lire 217.342,80.

Le Delegazioni F.S. I.N.T. in esercizio al 30 giugno 1945, erano 206, con 64 recapiti in località suburbane.

L'I.N.T. continuò la gestione diretta delle Delegazioni di Milano, Trieste e Roma.

Le merci, i bagagli ed i pacchi espressi, per cui furono date prestazioni di presa e consegna a domicilio ed altre accessorie, ammontarono a circa tonn. 55.346.

Gli esercizi automobilistici viaggiatori e merci, in sostituzione delle ferrovie, e quelli in regolare concessione dell'Ispettorato Generale della Motorizzazione Civile e dei Trasporti in Concessione, si svolsero con sufficiente regolarità durante l'esercizio.

Il prodotto chilometrico medio, nell'esercizio in esame, salì da lire 12 a lire 47,33.

**16. Controllo dei prodotti.** — Anche nel corso dell'esercizio 1944-45, l'attività degli uffici di Controllo di Firenze e Torino risentì fortemente degli eventi bellici, che causarono danni ai fabbricati, distruzioni e dispersioni di documenti, interruzioni nelle comunicazioni con altri uffici e con le stazioni, ecc. Sono, inoltre, da tener presenti le devastazioni e le requisizioni di locali, che assunsero particolare gravità per il Controllo Viaggiatori e Bagagli di Firenze.

Gli uffici di cui si tratta continuarono tuttavia e malgrado le circostanze sopra accennate, lo svolgimento dei compiti di revisione ad essi affidati, provvedendo all'emissione di ordini di rimborso e di rilievi a debito, nei quantitativi e per gli importi risultanti dal prospetto che segue :

UFFICIO	Rilievi emessi		Ordini di rimborso emessi			
	Numero	Importo Lire	In sede di revisione		A definizione reclami	
			Numero	Importo Lire	Numero	Importo Lire
Controllo viaggiatori e bagagli di Firenze . . .	1.307 (1)	304.087,—	—	—	2.663 (2)	242.197,—
Controllo merci cumulativo italiano di Firenze . .	932	78.377,10	—	—	189	624.826,60
Controllo merci interno e internazionale di Torino	79.644 (3)	23.050.182,60	—	—	7.575	13.398.123,20

(1) Dei quali n. 365 per L. 114.845, emessi dal Controllo di Torino, nell'esercizio dei compiti di revisione delle contabilità viaggiatori, transitoriamente assunti per i Compartimenti dell'Italia settentrionale, dai quali il Controllo di Firenze venne a trovarsi separato in conseguenza degli eventi bellici.

(2) Dei quali 2.264 emessi dal Controllo di Torino, sebbene afferenti al traffico viaggiatori, per i motivi specificati alla nota (1).

(3) Dei quali n. 6.532 per L. 1.039.851,40, riguardanti il servizio merci interno dei Compartimenti meridionali, emessi dal Controllo cumulativo di Firenze che esercitò temporaneamente, per i noti motivi dipendenti dagli eventi bellici, le funzioni di revisione tariffaria e contabile, normalmente affidate al Controllo di Torino.



## CAPO VII.

### APPROVVIGIONAMENTI

1. **Condizioni generali del mercato delle forniture.** — Come accennato nella Parte Prima, nell'esercizio 1944-45 le difficoltà di approvvigionamento, già rilevanti nell'esercizio precedente, si aggravarono ulteriormente, le ultime operazioni belliche avendo inciso più profondamente sull'economia dell'Italia settentrionale, mentre il perdurare della tensione bellica ed altre cause non consentivano, nell'Italia centromeridionale, di esplicitare attività di rilievo per la ricostruzione.

Con vari provvedimenti, nell'Italia settentrionale si intese contenere l'azione e ridurre gli effetti sempre più profondi dei crescenti fattori avversi operanti su quell'economia rendendone più irregolare e preoccupante il funzionamento. Nuove restrizioni vennero imposte dalle Autorità germaniche, che controllavano la disponibilità e la distribuzione dei manufatti e materie prime.

Col peggiorare della situazione bellica germanica, la crisi nei vari rami dell'economia divenne progressivamente più grave; fra le maggiori cause di contrazione e di irregolarità nel lavoro degli stabilimenti e di crescente marasma nell'organizzazione economica, sono da annoverare le difficoltà di trasporto e di comunicazione, specialmente ferroviarie, particolarmente sentite negli ultimi mesi dell'esercizio.

L'Italia centromeridionale non riuscì a sollevarsi sensibilmente dalle condizioni di grave disagio in cui era venuta a trovarsi nell'esercizio precedente. Parte del territorio era rimasta soggetta al regime di retrovia; le installazioni industriali, già mancanti o insufficienti ai fabbisogni regionali, erano in gran parte gravemente danneggiate dalla guerra o rese indisponibili perchè vincolate alle esigenze belliche degli Alleati. Inoltre, i pochi impianti liberi rimasti in efficienza dovettero lavorare a regime ridotto e intermittente per l'acuta penuria di materie prime e di forza motrice. Gli squilibri ed il disagio che ne derivarono si accrebbero in conseguenza delle difficoltà dei trasporti sulla rete ferroviaria e dell'estrema scarsità e pericolosità dei mezzi di trasporto su strada ordinaria, che operarono in modo da frazionare il territorio nazionale in numerosi mercati difficilmente comunicanti fra loro e spesso ignorantisi.

Nelle suaccennate condizioni, i mercati settentrionali e quelli centromeridionali, separati territorialmente, dettero vita a due economie nettamente distinte l'una dall'altra, con forte



dislivello nei prezzi. In entrambe si verificò poi una forte tensione della domanda sulla offerta, mentre le contrattazioni a distanza furono rese praticamente impossibili.

Di fronte alla carenza delle materie prime ed alle condizioni di quasi inefficienza degli stabilimenti, il materiale già pronto occupò un posto preminente nella copertura dei fabbisogni. Ciò specialmente nell'Italia centromeridionale, ove la domanda non ebbe sostanzialmente, almeno nei primi mesi, altra possibilità di soddisfacimento che quella di rifornirsi dal commercio, alimentato da residui di scorte locali e soprattutto da materiali provenienti da magazzini o impianti saccheggiate, gradualmente riaffluenti sulle varie piazze.

I prezzi, influenzati anche da cause monetarie e dal maggior costo dei trasporti su strada ordinaria venutisi a sostituire in buona parte a quelli ferroviari, ebbero conseguentemente un andamento spiccatamente rialzista. Mentre però nell'Italia centromeridionale essi si portarono ad un livello pari a 15-20 volte circa quello dell'ante guerra, nell'Italia settentrionale si ebbero rialzi che raramente superarono il 200 % rispetto all'esercizio precedente. Dopo la riunificazione del territorio nazionale, si iniziò, è vero, un processo di fusione dei due mercati, ma questo processo alla fine dell'esercizio in esame era ancora appena all'inizio.

In conseguenza del perdurare delle condizioni di emergenza sopraccennate e della scissione del territorio nazionale, nell'Amministrazione ferroviaria si ebbero due organizzazioni preposte agli acquisti dei materiali e alla custodia delle scorte, una nell'Italia settentrionale e l'altra nell'Italia centromeridionale. Queste organizzazioni dovettero affrontare compiti differenti e superare difficoltà di carattere diverso, in relazione alle condizioni generali ed economiche in atto nell'ambito delle rispettive circoscrizioni.

Nell'Italia settentrionale si dovette provvedere alla copertura delle esigenze immediate di esercizio e del riattamento delle linee interrotte e degli impianti danneggiati dalle azioni belliche, curando soprattutto che i rifornimenti si contenessero nei limiti delle reali necessità urgenti, allo scopo di mantenere uno stato di ristrettezza nei materiali a disposizione dell'Amministrazione, onde evitare che i materiali acquistati venissero poi asportati dai tedeschi o da terzi.

Invece nell'Italia peninsulare, essendo minori le esigenze di esercizio per lo scarso numero di treni in circolazione per conto dell'Amministrazione, e per le disastrose condizioni delle linee e degli impianti, si curò soprattutto il soddisfacimento dei fabbisogni dei materiali occorrenti a sopperire alle esigenze immediate dei primi lavori di riattamento e di ricostruzione.

Il forte divario nel rialzo dei prezzi verificatosi nelle due zone dell'Italia, non consente di raffrontare le rispettive attività di acquisto. Solo in via di larga approssimazione si può constatare che, durante l'esercizio, circa l'85 % dell'attività di approvvigionamento si svolse nell'Italia settentrionale ed il 15 % circa nell'Italia peninsulare ed insulare.

2. **Notizie generali sulle forniture.** — Solo modeste forniture di materiale rotabile si poterono collocare durante l'esercizio; in conseguenza delle diminuite possibilità di trasporto delle strade ferrate, gli acquisti di automezzi e di pezzi di ricambio ebbero un certo

aumento rispetto all'esercizio precedente. Aumentarono anche gli acquisti di macchinari, nonchè di traverse e di legnami d'armamento, di materiali metallici d'armamento, di materiali per servizio d'acqua, meccanismi fissi, attrezzi e mezzi d'opera.

Diminuiro, invece, gli approvvigionamenti di materiali metallici da lavoro, di materiali per impianti elettrici e di legname da lavoro.

Fra i combustibili e carburanti diminuirono sensibilmente gli acquisti di carbone fossile ed aumentarono notevolmente quelli di petrolio e di nafta, in relazione all'impiego di locomotive americane a nafta nell'Italia centromeridionale.

Fra i lubrificanti aumentarono di molto gli acquisti di olio per cilindri, mentre gli acquisti degli altri prodotti o diminuirono oppure aumentarono di poco.

Gli aumenti e le diminuzioni si riferiscono alle quantità e non ai valori.

L'Amministrazione fu costretta, come nel precedente esercizio 1943-44, ad abbandonare le normali forme procedurali di approvvigionamento. Non vennero infatti effettuate licitazioni private e le trattative si svolsero con rito di urgenza, per quanto possibile però fra ditte che, per essere già fornitrici dell'Amministrazione, davano sicuro affidamento di meglio eseguire le forniture. Non sempre vi fu la possibilità di scegliere il fornitore, sia perchè in molti casi questo era l'unico detentore del materiale occorrente urgentemente, sia perchè la ditta veniva in altri casi imposta, per ragioni non specificate, dalle Autorità di occupazione. Nell'Italia centromeridionale e insulare, essendo venute meno nella quasi generalità dei casi le possibilità di rifornimento dalle vecchie ditte fornitrici, l'Amministrazione dovette far ricorso, nelle varie piazze, a ditte che prima avevano avuto con essa scarsi rapporti o non ne avevano avuti affatto, o perchè non produttrici o per altri motivi; talora, anzi, si fu costretti a rivolgersi a ditte improvvisate, per sfruttare la situazione economica di emergenza. Non appena possibile si provvide a riprendere contatti con le vecchie ditte fornitrici, ma i tentativi di stimolare la concorrenza riuscirono il più delle volte infruttuosi, stante la forte tensione dei mercati.

Furono iniziate le pratiche di revisione dell'albo dei fornitori, revisione resasi necessaria per accertare l'effettiva esistenza di questi e per aggiornarlo alle reali possibilità produttive delle ditte iscritte.

Nell'esercizio 1944-45 i contratti aperti, per consegne cioè commisurate al fabbisogno e da effettuarsi direttamente agli impianti consumatori, ebbero un'esecuzione ancora più stentata e nessun nuovo contratto venne stipulato.

I contratti di trasformazione, che sono di grande utilità per l'Amministrazione consentendole di utilizzare i propri rottami con le sole spese di lavorazione, e quelli di permuta di rottami e residui contro manufatti furono notevolmente intralciati dalla situazione generale dell'industria e dei trasporti, e nell'Italia settentrionale dal blocco di tutti i rottami, posto dalle Autorità germaniche; tuttavia nell'Italia centromeridionale si potette dare un certo sviluppo ai lavori di trasformazione dei metalli non ferrosi, specialmente per la fornitura di trafilati occorrenti per la rieletrificazione.

I contratti normali di fornitura subirono anche essi le conseguenze della situazione sopra descritta, non essendo stati in grado i fornitori, per ragioni indipendenti dalla loro volontà, di rispettare i termini stabiliti, per mancanza o intempestivo ricevimento delle

materie prime e di ingredienti vari di produzione, per deficienza nelle disponibilità di energia, e per altre cause sempre imputabili alla situazione generale di emergenza. Quindi si dovette provvedere ad accordare proroghe nei termini di consegna, ad assicurare il rifornimento delle materie prime, in possesso o di spettanza dell'Amministrazione, a patrocinare l'assegnazione delle medesime e di combustibile o energia elettrica, ecc. Più sentite furono le cause di irregolare esecuzione dei contratti nell'Italia settentrionale, e di ciò si trasse profitto per rimandare l'esecuzione di quelli che non erano diretti a soddisfare fabbisogni immediati nell'interesse dell'Amministrazione.

3. **Spese incontrate per gli acquisti.** — Nell'esercizio 1944-45 il Servizio Approvvigionamenti incontrò una spesa complessiva (non compreso il Monopolio Carboni e Metalli) di lire 2.350.098.783 di cui lire 2.343.214.661 per conto delle Ferrovie dello Stato e lire 6.884.122 per conto della Gestione Viveri « La Provvida », di altre Amministrazioni dello Stato e di Enti diversi.

Nel prospetto che segue è indicata la ripartizione per titoli delle spese incontrate per gli approvvigionamenti :

Carboni fossili, ligniti e coke (comprese spese di trasporto, trasporto e assicurazione) . . . . .	L.	1.003.674.862
Combustibili liquidi, lubrificanti e affini . . . . .	»	65.854.498
Materiale rotabile . . . . .	»	122.643.271
Automezzi e ricambi . . . . .	»	28.757.485
Pezzi di ricambio per rotabili ferroviari . . . . .	»	154.622.412
Macchinario di officina . . . . .	»	27.407.264
Traverse ed altri legnami di armamento . . . . .	»	86.997.804
Materiali metallici d'armamento . . . . .	»	35.693.174
Meccanismi di sicurezza e per servizio d'acqua . . . . .	»	25.547.285
Materiali da lavoro ed altri mezzi diversi . . . . .	»	169.636.004
Materiali per impianti elettrici . . . . .	»	86.356.558
Materiali di esercizio e di consumo, vestiario, cancelleria, ecc. . . . .	»	536.024.044
Materiali e generi diversi per la gestione speciale viveri « La Provvida » . . . . .	»	296.124
Materiali per le Poste e Telegrafi, Ministeri vari e Enti diversi . . . . .	»	6.587.998
		<hr/>
<b>TOTALE . . .</b>	<b>L.</b>	<b>2.350.098.783</b>
		<hr/>

Nel prospetto generale di cui sopra sono indicate le spese effettivamente incontrate e contabilizzate, nell'esercizio, anche eventualmente per anni precedenti, mentre nei punti successivi (punti 5, 6, 7, 8 e 11, 12, 13) si indicano le ordinazioni coi relativi importi, avvenute nell'esercizio, nonchè eventuali aumenti di prezzo di ordinazioni precedenti. Gli importi talvolta coincidono con i materiali effettivamente ricevuti e pagati nell'esercizio, in altri casi non vi è coincidenza.

4. **Combustibili solidi.** — Gli approvvigionamenti di combustibili solidi risultarono i seguenti:

Carbone fossile fornito dai tedeschi . . . . .	Tonn.	354.211
Carbone fossile fornito dall'Ufficio Centrale Carboni (per il territorio occupato dagli Alleati) . . . . .	»	472.585
Carbone sardo . . . . .	»	9.906
		<hr/>
In complesso . . . . .	Tonn.	836.702
		<hr/> <hr/>

Poichè nell'esercizio precedente erano state ricevute tonnellate 1.470.269 di carbone, si ebbe per l'esercizio 1944-45 una diminuzione di 633.567 tonnellate.

Nell'Italia settentrionale i quantitativi di *carbone* importati dalla Germania furono costantemente inferiori al fabbisogno ed in regresso, fino ad annullarsi praticamente in seguito alla cessazione delle esportazioni germaniche, deliberata nel febbraio 1945.

Gli scarsi ed irregolari arrivi accrebbero le difficoltà di esercizio, già notevoli per altre cause.

Fra i diversi *combustibili* acquistati per sopperire alla deficienza delle importazioni, vanno annoverati i quantitativi di coke, di antracite « Cogne », ovuli e lignite nazionali e schisti lignitiferi acquistati presso le industrie private. Trattandosi in generale di combustibili poco atti o inadatti all'alimentazione dei forni delle locomotive, essi dovettero essere destinati ad usi secondari.

Su disposizione delle Autorità tedesche, i Compartimenti furono incaricati di acquistare 269.000 tonnellate di *legna*, da destinare all'alimentazione delle locomotive in sostituzione del carbon fossile. Le Autorità militari tedesche avevano già predisposto il programma di tagli e di trasporto di detto quantitativo di *legna* per la cui fornitura era stata preventivata una spesa di 85 milioni di lire. L'incalzare degli eventi bellici interruppe però all'inizio l'esecuzione di questo programma.

Nel territorio occupato dalle forze Alleate nessun acquisto diretto di *carbone* fu effettuato dall'Amministrazione, essendo stati i depositi combustibili sottoposti alla gestione ed al controllo delle Autorità Alleate stesse. Risultarono immesse nelle scorte tonnellate 472.585 per le quali l'Ufficio Carboni addebitò L. 921.177.758.

Il carbone sardo fu acquistato dalla Delegazione di Cagliari, incontrando una spesa di lire 5.176.627.

*Somministrazioni e addebiti dei combustibili.* — Nell'esercizio, le somministrazioni di combustibili solidi, così per la trazione come per altri usi, risultarono di tonnellate 860.000.

I prezzi medi mensili di addebito risultarono unici per tutta la rete durante il primo semestre dell'esercizio. Successivamente si ebbero prezzi diversi con sensibili aumenti di quelli del Centro-sud. Nel secondo semestre dell'esercizio, i prezzi medi furono i seguenti: carbone da vapore L. 415 a tonn. nell'Italia settentrionale e L. 1.138 nell'Italia centro-meridionale; coke metallurgico L. 520 a tonn. nell'Italia settentrionale e L. 2.295 nell'Italia centro-meridionale.

5. **Combustibili liquidi, lubrificanti e affini.** — Per i prodotti petroliferi nella maggioranza dei casi non furono rilasciate ordinazioni. Si trattava in genere di forniture che venivano addebitate dagli Alleati secondo un certo criterio di ripartizione dei consumi per l'esercizio ferroviario fra impieghi civili e militari. Le restanti forniture vennero acquistate dalle Commissioni incetta e acquisto e dalla Sede centrale di Verona in base ad ordinazioni. Complessivamente si ebbero i seguenti dati, confrontati con quelli del 1943-44 :

MATERIALI	Esercizio 1944-45		Esercizio 1943-44	
	Lire	Tonn.	Lire	Tonn.
Nafta . . . . .	222.862.762	40.568	4.666.445	1.156
Benzina . . . . .	8.839.035	581	6.834.603	658
Petrolio . . . . .	7.488.003	784	4.441.640	508
Gas metano . . . . .	978.940	(1) 199	2.798.627	(1) 1.306
Olio minerale scuro . . . . .	17.158.930	810	20.204.271	1.606
Olio per illuminazione . . . . .	1.811.421	63	5.566.200	277
Olio per motori . . . . .	5.581.200	189	4.116.805	123
Olio per cilindri . . . . .	13.297.293	665	2.999.322	157
Olio per trasformatori . . . . .	1.811.071	55	13.424.000	810
Olio di catrame . . . . .	3.818.195	289	572.672	692
Olii e grassi diversi . . . . .	6.678.016	160	2.450.815	108
Glicerina . . . . .	1.545.200	5	—	—
Olio di lino . . . . .	4.935.789	11	325.698	1
TOTALE . . . . .	296.796.855	(2) 44.180	68.401.098	(2) 6.096

(1) Migliaia di metri cubi. — (2) Escluso il gas metano.

Il forte aumento della spesa fu dovuto, per questo gruppo di materiali, più che al rialzo dei prezzi, agli ingenti approvvigionamenti di *nafta* che si resero necessari per il funzionamento delle locomotive alimentate con tale combustibile.

Come risulta dal prospetto di cui sopra, aumentarono anche gli acquisti di petrolio, di olio per motori, di olio per cilindri, di olii e grassi diversi e di olio di lino; si ebbero acquisti di glicerina, mancanti invece nel precedente esercizio; diminuirono, invece, quelli di benzina, gas metano, olio minerale scuro, olio per illuminazione, olio per trasformatori e olio di catrame.

I prezzi di acquisto in linea di massima non subirono rialzi comparabili a quelli che si dovettero corrispondere per altri materiali, poichè i materiali di questo gruppo si ottennero, generalmente, mediante assegnazione e addebitati a prezzi ufficiali. Solo quando si fu costretti a ricorrere ad acquisti su piazza i prezzi subirono notevoli rialzi.

La quasi totalità di questi materiali fu approvvigionata per i fabbisogni dell'Italia centromeridionale, al cui rifornimento di *prodotti petroliferi* provvidero le Autorità Alleate, per il tramite del Comitato Italiano Petroli, ente distributore per l'Italia dei prodotti petroliferi destinati a coprire i fabbisogni essenziali europei. Le Commissioni di incetta e acquisto approvvigionarono *olii minerali ed affini* per L. 23.524.908, ivi compreso l'acquisto su piazza, per quantitativi strettamente indispensabili alla copertura dei fabbisogni immediati, di *glicerina, olio per illuminazione e olio di lino*, per un importo di L. 6.904.614, in attesa che la Sede centrale del Servizio Approvvigionamenti potesse fare più larghi acquisti a prezzi più convenienti.

Nell'Italia settentrionale le assegnazioni di *prodotti petroliferi* furono sempre insufficienti e in diminuzione; quindi gli approvvigionamenti scesero da t. 3.957 a t. 1.717. Per cercare di coprire i fabbisogni relativi si dovette ricorrere a vari espedienti. Per la *benzina* si impiegavano varie miscele di benzina, benzolo, alcole e altri ingredienti, ricorrendo anche al *carbone vegetale* ed alla *legna da gasogeno*. Per alcuni lubrificanti e per gli anticongelanti, mancando le materie prime, si dovette ricorrere a surrogati. In sostituzione dell'*olio vegetale per illuminazione*, non trovabile sul mercato, fu impiegata una miscela di olii prodotta dall'Azienda Nazionale Idrogenazione Combustibili.

6. **Materiale rotabile, natanti e automezzi.** — Le ordinazioni di questi materiali risultarono le seguenti:

	1944-45	1943-44
Materiale rotabile . . . . .	L. 90.000.000	—
Materiali per rotabili di nuova costruzione . . . . .	(per memoria)	
Natanti (Navi-traghetto) . . . . .	—	172.000.000
Automezzi (comprese ordinazioni di biciclette) . . . . .	L. 36.756.979	8.371.973
	<hr/>	<hr/>
TOTALE . . . . .	L. 126.756.979	180.371.973
	<hr/> <hr/>	<hr/> <hr/>

In tali cifre non sono comprese le maggiorazioni accordate, nella misura di L. 1.113.308, per revisioni di prezzo su forniture di materiale rotabile precedentemente collocate.

Nell'esercizio vennero ordinati dalla Sede di Verona 1000 *carr*i, per L. 90.000.000). Nessuna ordinazione di *materiale rotabile* venne passata dalla Sede di Roma.

Le ordinazioni di *automezzi* subirono notevoli aumenti, essendo stata maggiormente avvertita la necessità, specialmente nell'Italia centromeridionale, ove più grave risultò la paralisi dei trasporti ferroviari, di avere a disposizione un sempre maggiore numero di mezzi di trasporto su strada ordinaria. Per ragioni analoghe e per fronteggiare anche le difficoltà dei trasporti urbani, fu inoltre acquistato un notevole quantitativo di *biciclette*.

Una forte influenza sull'ammontare delle spese ebbe l'aumento dei prezzi, specie nell'Italia centromeridionale.

*Automezzi* per L. 2.564.949 furono acquistati per conto della Gestione Speciale Viveri « La Provvida » e per conto delle Poste e Telegrafi (non compresi nel prospetto di cui sopra).

7. **Pezzi di ricambio per rotabili, macchinari d'officina e accessori.** — Le ordinazioni emesse per questo titolo ammontarono ai seguenti importi, posti a confronto con quelli dell'esercizio precedente :

	1944-45	1943-44
Pezzi di ricambio per materiale rotabile . . . . . L.	110.897.420	77.877.901
Pezzi di ricambio per automezzi . . . . . »	35.643.642	971.136
Pezzi di ricambio per navi-traghetto . . . . . »	162.333	335.912
Macchinari e accessori . . . . . »	52.820.462	5.609.222
TOTALE . . . L.	199.523.857	84.794.171

Oltre alle somme suddette furono concesse maggiorazioni di prezzo per un importo complessivo di L. 80.752.760, relative a forniture di pezzi di ricambio per materiale rotabile.

Le particolari condizioni dell'esercizio ferroviario influirono sensibilmente, in questo esercizio, sull'entità degli acquisti di *pezzi di ricambio per materiale rotabile*, necessari alle officine di riparazione per il riattamento del materiale sinistrato. Tali acquisti furono effettuati per la maggior parte dalla Sede di Verona.

In sensibile aumento, sia per le maggiori quantità approvvigionate come per il forte rialzo dei prezzi, si rilevarono gli acquisti di *pezzi di ricambio e di pneumatici per automezzi e biciclette*. Gran parte delle spese vennero sostenute nell'Italia centromeridionale a mezzo delle Commissioni incetta e acquisto, che erogarono per tale titolo L. 32.444.408.

Le richieste di *macchinari* nell'Italia settentrionale furono molto intense, occorrendo gli stessi per il riattamento di impianti sinistrati, per le installazioni di impianti sussidiari da costruirsi in località decentrate, in sostituzione di vari impianti periferici resi inservibili, nonchè per attrezzare treni-officina e treni-cantiere.

Le pratiche di acquisto riguardarono soprattutto macchine utensili, gruppi elettrogeni, pompe, compressori d'aria, motori elettrici e termici, spesse volte già pronti presso le ditte fornitrici.

Vivissime furono le pressioni delle Autorità germaniche perchè i materiali sopraindicati venissero acquistati ad ogni costo e prontamente, anche prescindendo da qualsiasi considerazione di prezzo. A tutela degli interessi ferroviari, l'Amministrazione cercò di limitare gli acquisti al minimo indispensabile usando le maggiori possibili cautele nei riguardi della qualità e del prezzo.

Nell'Italia centro-meridionale, la necessità di riattivare gli impianti ed i mezzi sinistrati dalla guerra rese intensi ed urgenti i fabbisogni di macchinari per le officine e per i cantieri ferroviari.

Gli acquisti vennero effettuati, di massima, su piazza, per merce pronta, dalle Commissioni compartimentali di incetta e acquisto, stanti le limitate possibilità produttive dei già insufficienti stabilimenti centromeridionali, e per di più sinistrati dalla guerra o requisiti dagli Alleati. Complessivamente furono spese L. 29.089.984 e cioè l'importo degli acquisti fu superiore a quello avutosi nell'Italia settentrionale. L'entità degli acquisti risultò però molto inferiore per il differente livello dei prezzi.

8. **Materiali diversi.** — Gli acquisti effettuati durante l'esercizio (ordinazioni), per i materiali compresi in questo titolo, ammontarono a L. 1.513.838.148, contro L. 368.247.113 dell'esercizio precedente, con un aumento che fu dovuto essenzialmente ai maggiori prezzi che si dovettero corrispondere. Oltre tre quarti dell'importo di cui sopra, e cioè L. 1.178.733.529, si riferiscono ad approvvigionamenti effettuati nel territorio rimasto a sud del fronte di guerra, però l'entità effettiva di tali rifornimenti risultò nel complesso inferiore a quella dei rifornimenti effettuati nell'Italia settentrionale, ove il livello dei prezzi era molto più basso.

Nel prospetto che segue sono riportati i dati relativi a ciascun gruppo di materiali :

MATERIALI DIVERSI	Esercizio 1944-45	Esercizio 1943-44
	Lire	Lire
Traverse ed altri legnami d'armamento . . . . .	139.546.353	9.072.002
Pali di legno e di cemento armato per telegrafo e telefono e materiali diversi di linea . . . . .	11.332.470	172.566
Materiali metallici per armamento . . . . .	151.771.584	9.028.953
Materiali per servizio d'acqua . . . . .	17.730.156	3.071.953
Meccanismi fissi delle stazioni, materiale Decauville e vario . . . . .	5.547.184	238.500
Meccanismi di segnalamento e di sicurezza e accessori . . . . .	13.205.528	14.479.124
Materiali metallici da lavoro . . . . .	180.436.803	52.145.852
Attrezzi da lavoro e mezzi d'opera . . . . .	170.398.074	10.711.209
Materiali per impianti elettrici . . . . .	226.954.536	120.859.732
Materiali di esercizio e di consumo . . . . .	382.199.494	106.848.282
Legname da lavoro e compensati vari . . . . .	52.777.243	15.713.307
Cancelleria e stampati . . . . .	71.765.780	10.233.071
<i>Gestione vestiario :</i>		
Stoffe per uniforme d'obbligo . . . . .	61.184.734	5.458.551
Tessuti d'uso privato . . . . .	2.484.900	
Camiciotti, combinazioni e indumenti diversi . . . . .	13.274.546	2.389.760
Cappotti impermeabili . . . . .	1.595.500	1.984.500
Abiti impermeabili da lavoro . . . . .	7.031.200	2.231.220
Indumenti invernali (giubbotti, guantoni, calzettoni, ecc.) . . . . .	—	—
Calzature e cuoio . . . . .	4.602.063	3.028.116
Forniture di equipaggiamento per la Milizia ferroviaria . . . . .	—	580.415
<b>TOTALE . . . . .</b>	<b>1.513.838.148</b>	<b>368.247.113</b>



La crisi degli approvvigionamenti dei *legnami* d'ogni genere (traverse, pali, legname da lavoro, ecc.) già sentita precedentemente, rimase grave anche nell'esercizio 1944-45. Nell'Italia settentrionale essa si acutizzò sensibilmente, specie per le *traverse*, per l'impossibilità di attingere alle zone produttrici centromeridionali, per il blocco posto dalle Autorità germaniche sulla produzione forestale nazionale e per la cessazione delle possibilità di importazione.

Di poca importanza furono gli acquisti di *legname da lavoro*, anche per le difficoltà di trasporto, e in specie per il fatto che, come frequentemente avveniva per i quantitativi provenienti da vecchie ordinazioni, i materiali acquistati avrebbero potuto essere distrutti da incursioni aeree o requisiti dalle Autorità militari di occupazione. Una grossa fornitura di *traverse e legnami d'armamento*, a prezzi assai elevati, venne però direttamente collocata nell'Alto Adige dalle Autorità tedesche, ma non ebbe che parziale esecuzione.

Nell'Italia centromeridionale il legname disponibile per il consumo civile fu molto scarso per la disorganizzazione, le difficoltà di trasporto e di altro genere lasciate dalla guerra e soprattutto per le larghe requisizioni operate dalle Autorità Alleate nei principali centri boschivi. Cosicché, pur essendo stato possibile di aumentare notevolmente i rifornimenti di legname pressochè nulli del 1943-44, si riuscì a coprire solo poco più di un quinto dei normali fabbisogni di traverse. Gran parte della maggiore spesa fu perciò dovuta al forte rialzo dei prezzi: essi superarono anche del 500 % quelli del precedente esercizio.

Limitati risultarono pure gli approvvigionamenti di *materiale metallico di armamento* e di *materiali per servizio d'acqua* tanto da parte del Servizio Approvvigionamenti di Roma quanto dalla Direzione di Verona. Il primo, per le menomate condizioni della già scarsa attrezzatura industriale dell'Italia centromeridionale, poté approvvigionare soltanto quantitativi modesti di materiale, salvo talune forniture di materiale d'armamento, corrispondendo prezzi varianti da 15 a 20 volte quelli vigenti nel 1943. La seconda, per le difficoltà varie di acquisto e le sempre più ridotte esigenze di esercizio, benchè la necessità di riattivare gli impianti distrutti o danneggiati richiedesse l'acquisto di materiali, fu costretta anche essa a limitare gli approvvigionamenti.

Gli acquisti di *materiale metallico da lavoro* diminuirono nell'Italia settentrionale, e fu data la preferenza ai rifornimenti di materiale pronto su piazza. Correlativamente si effettuarono notevoli rifornimenti di *attrezzi da lavoro* e di *mezzi d'opera*, soprattutto autorizzando i Reparti Approvvigionamenti ad acquistare il materiale pronto occorrente per l'allestimento di treni-officine, treni-cantiere e similari.

Nell'Italia centromeridionale si fecero grandi sforzi per assicurare i maggiori possibili rifornimenti di tali materiali, con prezzi aumentati da 10 a 20 volte rispetto all'esercizio precedente, sia aggiudicando forniture a produttori, sia acquistando su piazza materiale già pronto a mezzo delle Commissioni compartimentali di incetta e acquisto.

La deficienza di materie prime, le difficoltà di trasporto, la diminuita capacità produttiva degli stabilimenti fornitori e soprattutto i minori fabbisogni ridussero considerevolmente il volume degli acquisti di *materiale elettrico* nell'Italia settentrionale. Le spese non diminuirono in proporzione e ciò per effetto del rialzo dei prezzi che fu del 120 % rispetto all'anno precedente. Molte ordinazioni non ebbero corso o lo ebbero soltanto parziale.

Anche gli acquisti di materiale elettrico vennero fatti nell'Italia centromeridionale, per merce pronta, sia dalla Sede di Roma come dalle Commissioni incetta e acquisto a ciò

preposte. I prezzi, in continuo aumento, raggiunsero un livello pari a 18 volte quelli correnti nel precedente esercizio. Fra i materiali elettrici che dettero le maggiori preoccupazioni per le difficoltà di approvvigionamento figurano le pile elettriche. Malgrado il forte aumento di spesa, i quantitativi approvvigionati risultarono inferiori a quelli dell'esercizio precedente.

Fra i *materiali di esercizio e di consumo*, subirono forti diminuzioni i prodotti chimici, i materiali di addobbo per le carrozze, i cuoi e pellami. In aumento risultarono, invece, gli acquisti di materiali per verniciatura e coloritura, essendosi dovuto superare, con l'acquisto di vernici autarchiche più costose, le difficoltà di approvvigionamento di olii e solventi per mesticheria.

Un più sensibile sviluppo ebbero gli approvvigionamenti di *arredi, effetti lettereci e tessuti* destinati a soddisfare per quanto possibile le esigenze del personale, costretto frequentemente ad un duro e pericoloso lavoro e molte volte privato, oltre che dell'abitazione, anche di oggetti comuni necessari alla vita.

Tale assistenza venne estesa anche a favore del personale dipendente da altri rami dell'allora Ministero delle Comunicazioni.

Quasi del tutto preclusi, per la mancanza di materie prime e per i danneggiamenti subiti dagli stabilimenti di produzione, risultarono gli acquisti di *vetri*. Per i *piombi* da carro, in seguito al divieto assoluto dei germanici di usare piombo per tale uso, venne studiato un sigillo adatto di materie plastiche, la cui produzione però venne sospesa successivamente per la mancata assegnazione delle materie prime occorrenti.

Una larga porzione degli acquisti di *materiale di esercizio e di consumo* occorrente nell'Italia centromeridionale, venne effettuata dalle più volte menzionate Commissioni compartimentali. Un considerevole aumento di spesa, anche per prezzi molto elevati, si ebbe negli acquisti di mobili, macchine d'ufficio, vetri, materiali sanitari, ecc., data la necessità di provvedere alla sostituzione dei materiali distrutti o asportati in seguito agli eventi bellici, e di procedere alla riparazione dei materiali esistenti ed alla copertura degli eccezionali fabbisogni di mobili ed effetti lettereci per l'assistenza agli agenti sinistrati. Maggiori spese, a causa del forte rialzo dei prezzi, vennero sostenute per i cordami, i prodotti chimici, i pennelli, le fanalerie e lattonerie.

L'approvvigionamento della *cancelleria* e degli *stampati* risultò sempre più difficile per la penuria di materie prime; i prezzi salirono vertiginosamente, particolarmente per la carta. Si cercò di facilitare il rifornimento delle materie prime alle cartiere, e si ribadirono le già rigorose disposizioni precedentemente emanate per ridurre i consumi.

9. **Tipolitografia.** — L'attività della tipolitografia gestita direttamente dalle Ferrovie dello Stato, Servizio Approvvigionamenti, dopo la forzata stasi dell'esercizio precedente, venne ripresa nell'esercizio in esame, nei limiti consentiti dalla disponibilità di energia elettrica e di carta da stampa, per la necessità di provvedere al rifornimento degli stampati urgentemente richiesti dagli impianti e per la ricostituzione delle scorte, andate in parte perdute in conseguenza degli eventi bellici.

I lavori ultimati e liquidati nell'esercizio, per stampati e pubblicazioni varie, orari e biglietti di viaggio per personale e famiglie, raggiunsero un valore di L. 6.433.247 (com-

prese L. 460.000 circa per i lavori eseguiti per conto degli Alleati). L'aumento rispetto all'esercizio precedente fu dovuto in buona parte al rialzo dei prezzi.

**10. Gestione copertoni da carri.** — Il contratto per la manutenzione ed il rinnovamento del parco copertoni impermeabili per carri merci, stipulato con la Soc. An. Consorzio Canapieri di Milano il 1° gennaio 1934 e rinnovato successivamente, venne ulteriormente prorogato per la durata di un altro anno e cioè fino al 31 dicembre 1945.

Durante l'esercizio per compensi a forfait, per riparazioni e rinnovamento parziale del parco, vennero corrisposte alla società appaltatrice complessivamente L. 34.722.350,12, contro L. 7.061.844 nell'esercizio precedente.

**11. Sede di Roma.** — La Sede di Roma del Servizio Approvvigionamenti cessò praticamente di funzionare nell'ottobre 1943. Dopo il trasferimento del fronte di guerra a nord di Roma, essa iniziò la propria riorganizzazione attraverso numerose difficoltà, cercando anzitutto di riprendere gradualmente i contatti con le relativamente poche ditte fornitrici che avevano installazioni nell'Italia centro-meridionale e nelle Isole e con gli organi periferici meridionali che nell'esercizio precedente erano rimasti isolati. Le iniziative non ebbero grande successo in un primo tempo, paralizzate o quasi dalle gravi difficoltà di comunicazioni, anche postelegrafoniche, e da ostacoli di vario altro genere.

Tuttavia, già nei primi mesi del 1945 la Sede era in grado di funzionare con una certa regolarità. L'attività di acquisto del Servizio, forzatamente limitata da principio, tanto come entità quanto come varietà di materiali approvvigionati, con il graduale miglioramento delle comunicazioni e la ripresa sia pur lenta di qualche industria, poté svolgersi su più ampie forniture. Nell'effettuare gli approvvigionamenti si dovette tener conto dell'effettiva potenzialità produttiva degli stabilimenti dei fornitori, stabilendo una rigida graduatoria negli acquisti con assoluta precedenza alle imprescindibili necessità dell'esercizio e della ricostruzione. Come precisato in appresso, gli approvvigionamenti dei materiali occorrenti per i fabbisogni immediati di carattere locale furono effettuati da Commissioni compartimentali di acquisto, con acquisti di merce pronta su piazza.

Nel complesso il Servizio effettuò acquisti di materiali, esclusi i carboni e gli acquisti delle soprannominate Commissioni, per L. 955.830.370, contro Lire 363.127.243 nell'esercizio precedente, con un aumento di L. 592.703.127 per la massima parte dovuto all'eccezionale rialzo dei prezzi. La suaccennata spesa venne così a ripartirsi nei maggiori gruppi di materiali: L. 250.811.670 per carburanti e lubrificanti, L. 7.962.788 per ricambi rotabili ferroviari, L. 9.303.300 per automezzi e ricambi, L. 125.284.340 per traverse, L. 122.213.170 per materiale metallico d'armamento, L. 53.750.994 per materiale metallico da lavoro, L. 40.017.630 per attrezzi e mezzi d'opera, L. 77.541.794 per materiali per impianti elettrici, L. 41.647.125 per cancelleria e stampati, L. 32.758.059 per legname da lavoro, L. 116.473.149 per materiali vari di esercizio e di consumo, L. 61.134.046 per gestione vestiario e L. 16.932.305 per meccanismi fissi, macchinari ed altri materiali vari (vedi successivo punto 14).

**12. Commissioni incetta e acquisto.** — Nell'Italia centromeridionale, dimostratesi insufficienti le misure di decentramento degli acquisti, adottate nell'esercizio precedente per fronteggiare la situazione allora venutasi a creare, di fronte al perdurare delle gravi difficoltà di comunicazione e soprattutto delle condizioni eccezionali dei mercati e in vista della necessità di gettare al più presto possibile le prime basi per il ripristino, sia pure provvisorio e di emergenza, delle più essenziali comunicazioni ferroviarie, vennero istituite nel settembre 1944, con deliberazione presa in base all'Articolo 10 del R. Decreto 728 in data 28 giugno 1942, successivamente sanzionata con Decreto n. 818 del 31 gennaio 1945, le Commissioni di incetta e acquisto, una per ciascun Compartimento. Tali Commissioni compartimentali avevano lo scopo di provvedere, quali organi sussidiari e temporanei del Servizio Approvvigionamenti, all'acquisto in loco di materiali pronti per l'impiego, indispensabili per la copertura dei fabbisogni immediati e urgenti.

Queste Commissioni funzionarono durante tutto l'esercizio e, con lo spostamento del fronte di guerra, si costituirono e cominciarono ad entrare in azione anche nei Compartimenti del centro e del settentrione.

Nel complesso le Commissioni incetta e acquisto passarono, nell'esercizio 1944-45, 7.165 ordinazioni per un importo complessivo di L. 603.762.317 (di cui 6.657 per L. 568.455.259 emesse dalle Commissioni incetta e acquisto dell'Italia peninsulare e insulare e 508 per L. 35.307.058 da quelle dell'Italia settentrionale) così ripartite per Compartimenti :

Ancona . . . . .	L.	4.727.065	Napoli . . . . .	L.	106.465.842
Bari . . . . .	»	101.047.194	Palermo . . . . .	»	80.683.688
Bologna . . . . .	»	33.776.907	Reggio C. . . . .	»	6.334.102
Cagliari . . . . .	»	6.791.925	Roma . . . . .	»	190.675.845
Firenze . . . . .	»	71.729.598	Venezia . . . . .	»	1.530.151

La suddetta cifra complessiva di L. 603.762.317 va così ripartita per gruppi di materiali : L. 173.840.737 per materiali di esercizio e di consumo, L. 104.634.088 per materiali metallici da lavoro, L. 81.746.187 per attrezzi, L. 80.168.773 per materiali per impianti elettrici, L. 32.444.408 per ricambi per automezzi, L. 29.089.984 per macchinari d'officina, L. 23.633.403 per automezzi, L. 23.524.908 per olii minerali ed affini, L. 18.613.631 per legnami da lavoro, L. 19.176.351 per cancelleria e stampati ed infine L. 16.889.847 per materiali vari (vedi successivo punto 14).

**13. Sede di Verona.** — Maggiori difficoltà che nell'esercizio precedente, si dovettero superare nell'Italia settentrionale per approvvigionare i materiali strettamente indispensabili all'esercizio, data la carenza delle ditte agli inviti o la subordinazione delle offerte alla possibilità di ricevere materie prime, di cui anche l'Amministrazione non poté disporre che in quantità ristrette, limitate essendo state le assegnazioni e sempre inadeguate ai fabbisogni, specialmente dopo le misure restrittive adottate dai tedeschi a partire dal gennaio 1945. Innumerevoli difficoltà di carattere vario ostacolarono l'approntamento delle forniture da parte delle ditte, ed altri ostacoli si incontrarono nel ricevimento dei materiali. A ciò de-

vonsi aggiungere le requisizioni, ordinate dalle Autorità militari tedesche e dall'organizzazione Todt, di materiali che stavano per essere avviati alle località di conservazione o di impiego.

Le eccezionali condizioni di emergenza imposero, più che nell'esercizio precedente, la pratica di procedure eccezionali non soltanto nelle forme contrattuali, come già accennato al punto 2, ma anche nei pagamenti al fine di renderli solleciti in conformità alle esigenze delle contrattazioni. Col divenire difficoltose le comunicazioni si dovettero forzatamente favorire gli acquisti urgenti su piazza. Speciali autorizzazioni furono poi accordate ai Reparti Approvvigionamenti per l'acquisto di attrezzi ed altri materiali occorrenti ai treni-officina e similari, da allestire d'urgenza per disposizione delle Autorità militari germaniche.

Col peggiorare della situazione militare e delle comunicazioni, il controllo e le esigenze delle Autorità germaniche aumentarono; più insistenti divennero le pressioni esercitate sull'Amministrazione per acquistare materiale pronto a qualunque prezzo, e più frequenti si verificarono gli approvvigionamenti diretti effettuati dalle Autorità germaniche, spesso a prezzi più alti di quelli correnti.

L'Amministrazione non fu quindi libera nell'effettuare gli approvvigionamenti; tuttavia essa fece quanto possibile per contrastare gli acquisti affrettati e non giustificati e per contenerli entro limiti ristretti e sottrarsi agli ordini delle Autorità germaniche quando queste imponevano di collocare forniture presso determinate ditte.

In ogni caso poi, essa oppose resistenza non solo passiva, ma talvolta anche attiva, a forniture che avrebbero potuto risultare non più rispondenti alle esigenze strettamente ferroviarie e non limitate alle necessità del momento.

Il 25 aprile 1945 cessò l'attività della Sede di Verona e in omaggio alle disposizioni di legge emanate in materia, furono sospesi tutti i contratti in corso, salvo quelli la cui esecuzione fosse di evidente interesse dell'Amministrazione, in attesa di un giudizio definitivo circa la convenienza di mantenere validi gli atti stipulati sotto il regime della Repubblica Sociale Italiana e sotto l'occupazione tedesca.

Dalla Sede di Verona furono effettuati, esclusi i carboni, acquisti per L. 616.513.234, contro L. 320.603.388 nell'esercizio precedente. La suaccennata somma di L. 616.513.234 non comprende gli acquisti effettuati direttamente dai Reparti Approvvigionamenti dell'Italia settentrionale, dei quali vedi appresso, nè, come si è detto, i carboni, ed è così costituita: ricambi per rotabili ferroviari e automezzi L. 185.222.860, materiale rotabile e automezzi L. 95.479.884, materiali di esercizio e di consumo L. 86.492.098, materiali per impianti elettrici L. 68.766.869, materiali metallici d'armamento e meccanismi di segnalamento, sicurezza e vari L. 52.761.229, attrezzi e materiali metallici da lavoro L. 38.747.082, vestiario L. 23.299.431, macchinari L. 22.377.909, olii minerali e affini L. 22.460.277, traverse, legnami vari, ecc. L. 11.285.990, stampati e cancelleria L. 9.619.605 (vedi punto 14).

In attesa che cominciassero a funzionare le Commissioni di incetta e acquisto, i fabbisogni urgenti dei vari Compartimenti dell'Italia settentrionale furono assicurati dai Reparti Approvvigionamenti della circoscrizione, i quali in complesso acquistarono materiali per lire 42.675.986, di cui L. 31.698.557 per attrezzi e mezzi d'opera, L. 5.393.510 per materiali di esercizio e di consumo e L. 5.583.919 per materiale vario (vedi punto 14).

**14. Riepilogo delle ordinazioni (esclusi carboni e materiali per la Provvida e per altre Amministrazioni).** — Le ordinazioni, di cui si è diffusamente trattato ai punti 5, 6, 7, 8, per singole categorie di materiali, e ai punti 11, 12, 13 rispettivamente per la Sede di Roma,

per le Commissioni Incetta e Acquisto e per la Sede di Verona, sono rielencate e riassunte nel seguente prospetto, relativo all'esercizio 1944-45 :

MATERIALI	Sede di Roma (punto 11)	Commissioni Incetta e Acquisto (punto 12)	Sede di Verona		Reperti Italia setentrionale	TOTALE	
			(punto 13)				
L I R E							
Carburanti e lubrificanti . . . . .	250.811.670	23.524.908	22.460.277	—	—	296.796.855	punto 5
Materiale rotabile . . . . .	—	—	91.113.308	—	—	91.113.308	punti 6 e 7
Automezzi . . . . .	8.757.000	23.633.403	4.366.576	—	—	36.756.979	
Automezzi . . . . .	546.300	32.444.408	2.652.934	—	—	35.643.642	
Ricambi } Rotabili ferroviari . . . . .	7.962.788	1.117.466	182.569.926	—	—	191.650.180	
Navi-traghetto . . . . .	—	162.333	—	—	—	162.333	
Macchinari . . . . .	1.352.569	29.089.984	22.377.909	—	—	52.820.462	
<b>TOTALE . . .</b>	<b>18.618.657</b>	<b>86.447.594</b>	<b>303.080.653</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>408.146.904</b>	
Materiali di esercizio e consumo . .	116.473.149	173.840.737	86.492.098	5.393.510	—	382.199.494	punto 8
Stampati e cancelleria . . . . .	41.647.125	19.176.351	9.619.605	1.322.699	—	71.765.780	
Vestuario . . . . .	61.134.046	3.137.230	23.299.431	2.602.236	—	90.172.943	
<b>TOTALE . . .</b>	<b>219.254.320</b>	<b>196.154.318</b>	<b>119.411.134</b>	<b>9.318.445</b>	<b>—</b>	<b>544.138.217</b>	
Materiali per impianti elettrici . . .	77.541.794	80.168.773	68.766.869	477.100	—	228.954.536	
Materiali metallici di armamento . .	122.213.170	554.350	29.004.064	—	—	151.771.584	
Traverse e altri legn. d'armamento . .	125.284.340	5.941.765	8.320.248	—	—	139.546.353	
Legname da lavoro . . . . .	32.758.059	18.613.631	915.608	489.945	—	52.777.243	
Materiali metall. da lavoro . . . . .	53.750.994	104.634.088	21.811.382	240.339	—	180.436.803	
Attrezzi e mezzi d'opera . . . . .	40.017.630	81.746.187	16.935.700	31.698.557	—	170.398.074	
Meccanismi di segnalam. e sicurezza, meccanismi fissi, servizio acqua e diversi . . . . .	6.297.400	5.976.703	23.757.165	451.600	—	36.482.868	
Pali di legno, di cemento armato, casotti, ecc. . . . .	9.282.336	—	2.050.134	—	—	11.332.470	
<b>TOTALE . . .</b>	<b>267.390.759</b>	<b>216.912.374</b>	<b>73.790.237</b>	<b>32.880.441</b>	<b>—</b>	<b>590.973.811</b>	
<b>TOTALE GENERALE</b>	<b>955.830.370</b>	<b>603.762.317</b>	<b>616.513.234</b>	<b>42.675.986</b>	<b>—</b>	<b>2.218.781.907</b>	

15. **Magazzini e movimento delle scorte :** A) *Impianti.* — Nell'Italia settentrionale, ad eccezione dei magazzini di Greco Milanese e di Genova Rivarolo, tutti gli impianti del Servizio Approvvigionamenti, magazzini e depositi costieri, riportarono danni molto sensibili, particolarmente i magazzini di Trieste e di Bologna.

Opere di vasta portata si manifestarono subito necessarie per mettere i magazzini in condizioni di riprendere la loro funzione ; particolarmente urgente si presentò il problema del riattamento delle coperture dei fabbricati che nella maggior parte erano andate distrutte.

Molti riattamenti, alcuni con carattere di provvisorietà, furono eseguiti, dando la precedenza a fabbricati destinati al ricovero di materiali deperibili.

Per quanto riguarda i magazzini e gli altri impianti dell'Italia meridionale, furono date notizie dei danneggiamenti e distruzioni di guerra, con la precedente Relazione, relativa all'esercizio 1943-44.

Altro problema sorto con la fine della guerra, fu quello del recupero, selezione e conservazione dei materiali e dei rottami metallici, reso difficoltoso dalla deficienza dei trasporti e della disponibilità di aree adatte, sia per la loro ubicazione che per la possibilità di accesso e di garanzia contro furti. Mentre rilevanti quantitativi furono avviati direttamente alle industrie siderurgiche che avevano lavorazioni in corso per l'Amministrazione F. S., i rimanenti vennero depositati presso Impianti destinati ad altri usi ma che rispondevano allo scopo.

Negli allegati numeri 24, 25, 26 e 27, sono indicati i danni subiti, a causa della guerra, dai materiali esistenti negli impianti del Servizio Approvvigionamenti, nel periodo giugno 1940 - maggio 1945.

B) *Gestione amministrativa delle scorte.* — Nell'Italia centromeridionale il funzionamento della gestione delle scorte di magazzino risentì della situazione di fatto in cui gli eventi bellici l'avevano lasciata alla fine dell'esercizio precedente. I magazzini, generalmente rovinati nei propri impianti e attrezzature dalle azioni belliche e depauperati in gran parte delle proprie scorte, rimaste sepolte fra le macerie o asportate, funzionarono in misura ridotta e sotto il controllo delle Autorità Alleate, le quali anzi provvidero a gestire direttamente taluni di essi, per meglio assicurare il soddisfacimento dei fabbisogni del servizio ferroviario militare Alleato.

In attesa di una sistemazione sia pure provvisoria delle attrezzature che consentisse di iniziare il riordinamento delle proprie scorte, i magazzini svolsero principalmente una attività di carattere conservativo e di recupero, provvedendo alla rimozione dei materiali sepolti ed a pratiche di ricerca e di recupero dei materiali dispersi.

Via via che la Sede centrale ebbe la possibilità di porsi in contatto con i magazzini, furono poste le prime basi per il ritorno alla normalità nella gestione e nella custodia delle scorte. Fu pertanto disposta la soppressione dei depositi di decentramento, al fine di sottrarre i pochi materiali che ancora si trovavano ivi depositati ad ulteriori asportazioni abusive, nonchè di restituire ai magazzini di origine la disponibilità dei materiali stessi e di migliorare il funzionamento della gestione di magazzino con la soppressione di una sovrastruttura contingente. Non appena il miglioramento delle vie di comunicazione e una meno scarsa disponibilità di mezzi di trasporto lo resero possibile, vennero effettuati, in accordo con le Autorità Alleate che misero a disposizione gli autocarri necessari, sopraluoghi in tutte le località di decentramento dei Compartimenti meridionali.

Nell'Italia settentrionale si continuò ad effettuare il decentramento dei materiali di scorta al fine di meglio custodirli in località più protette dai rischi di guerra. Le località furono scelte con criteri prudenziali ; non sempre, però, si raggiunse lo scopo perchè anche località che non si presentavano come obiettivi di guerra divennero tali con l'estensione dell'impiego dell'arma aerea e con le fluttuazioni del fronte di battaglia. Molti spostamenti di materiali da località a località furono effettuati, con movimento ingente di carri, ma molti trasporti costretti a sostare per sopraggiunte interruzioni di linee, dovettero essere abbandonati ed andarono in notevole parte distrutti.

Per fronteggiare la situazione venutasi così a determinare vennero istituiti nuovi magazzini, sia pure a carattere provvisorio. Il magazzino di Milano Greco, fortunatamente poco provato dalle azioni belliche, funzionò come centro di raccolta e di smistamento dei materiali provenienti dai magazzini sgombrati e dei materiali di nuova fornitura, provvedendo esso altresì ai rifornimenti dei magazzini occidentali e orientali, nonchè alle somministrazioni dirette agli impianti consumatori.

L'accennato trasferimento dei materiali di scorta ebbe prevalentemente luogo dal luglio al dicembre 1944. Gran parte dei materiali dei magazzini di Torino Smistamento, Torino Via Nizza e dei rispettivi depositi di decentramento venne avviata nel Veneto e nella Venezia Giulia. Il magazzino di Genova Rivarolo e dipendenze fu anch'esso quasi interamente vuotato, per destinare le relative scorte essenzialmente a Milano, da cui però vennero avviate ad altre destinazioni, in prevalenza lungo la linea del Brennero ed essenzialmente in Germania. Pure le scorte di Bologna vennero in gran parte asportate dalle Autorità tedesche e dalle medesime avviate in generale alle medesime località. Le scorte custodite nei magazzini veneti e giuliani non furono assoggettate a vasti spostamenti, ma al pari delle altre furono danneggiate dai bombardamenti e formarono oggetto di asportazioni abusive specie quelle del magazzino di Trieste, distrutto dai bombardamenti, le cui scorte residuali dovevano essere destinate ad un nuovo magazzino da crearsi in Udine poi non più costituito.

C) *Consistenza patrimoniale delle scorte.* — La consistenza patrimoniale delle scorte al 30 giugno 1945, risulta dall'allegato n. 41.

D) *Utilizzazione e vendita dei materiali fuori uso.* — Anche nell'esercizio 1944-45 l'Amministrazione non procedette a vendite di traverse di legno fuori uso ; anzi essa dovette ricorrere all'acquisto di legna da ardere per coprire i propri fabbisogni di esercizio. Tuttavia vennero disposte dalle Autorità militari germaniche cessioni a terzi di quantitativi giacenti presso i depositi combustibili e lungo le linee o provenienti dal disarmo di tratti di linea.

Le vendite ai privati di altri materiali non metallici fuori uso subirono una forte diminuzione scendendo a quantitativi minimi. Ciò fu dovuto, oltre che ad una più prolungata utilizzazione dei materiali in opera e ad un intensificato reimpiego di quelli che erano suscettibili di utilizzazione, ad un complesso di altre circostanze di carattere contingente. Importanti partite furono però prelevate dalle scorte dalle Autorità germaniche.

I materiali metallici fuori uso esistenti nei magazzini e negli impianti dell'Italia settentrionale, vennero sottratti alla libera disponibilità dell'Amministrazione e gestiti dallo Stab Major Schu, ente tedesco incaricato di raccogliere tutti i rottami metallici giacenti nel territorio occupato e di inviarli agli stabilimenti di impiego o ad altra destinazione.



Nell'Italia centromeridionale, in relazione alle condizioni precedentemente descritte di quasi completa cessazione dell'attività produttiva, di disorganizzazione dei trasporti e dei mercati, le vendite, le permutate e le trasformazioni di materiali metallici ferrosi e non ferrosi furono praticamente nulle.

**16. Manipolazione dei materiali nei magazzini.** — Come negli esercizi precedenti, perdurando la deficienza di personale di manovalanza, una parte del lavoro di carico e scarico dei materiali presso i magazzini Approvvigionamenti venne affidata ad imprese private. Anche nell'esercizio 1944-45, come nel precedente, si dovette abbandonare, per il calcolo del corrispettivo dovuto alle ditte appaltatrici, il sistema del cottimo, che si era dimostrato idoneo allo scopo quando il lavoro di manovalanza nei magazzini si svolgeva regolarmente. La nuova base di calcolo, adottata già nel 1943-44, venne assunta nel numero di giornate-uomo impegnate nelle operazioni di magazzino, le quali non sempre ebbero il normale carattere di uniformità suscettibile di essere commisurato a tonnellata. Oltre alle operazioni di carico e scarico dei materiali, le ditte appaltatrici concorsero, infatti, alle operazioni di rimozione delle macerie dei materiali sinistrati, di ricupero e di cernita, ecc.

**17. Monopolio carboni e metalli.** — Al Servizio Approvvigionamenti, sia al Nord che al Sud, rimasero affidate le gestioni dei monopoli per l'acquisto all'estero dei carboni fossili, agglomerati e coke, rame, stagno, nichelio e relativi rottami.

---

#### 18. GESTIONE SPECIALE VIVERI «LA PROVVIDA»

L'intensificarsi della guerra sul suolo della Patria ed i continui spostamenti dal Sud verso il Nord delle operazioni belliche, incisero fortemente sulla vasta organizzazione di questa Gestione.

La fine dell'esercizio trovò la Gestione divisa in due settori: quello Nord sotto la giurisdizione dell'Ufficio centrale di Milano e comprendente i Compartimenti di Torino - Genova - Milano - Verona - Venezia - Trieste e Bologna e quello Sud amministrato dall'Ufficio centrale di Roma (in corso di ricostituzione) e comprendente gli altri Compartimenti.

L'Ufficio di Milano, per sopperire in qualche modo alla carenza di attività nella distribuzione dei generi alimentari, iniziò durante l'esercizio il reperimento e la vendita dei tessuti e delle calzature.

Col D.L.L. 15 marzo 1945, n. 160, « La Provvida », che in precedenza svolgeva la sua attività alle dirette dipendenze del Servizio Approvvigionamenti delle Ferrovie dello Stato, venne riorganizzata e costituita in gestione e sede contabile autonoma, retta da un Comitato di Amministrazione nominato dal Ministro per i Trasporti, con una Giunta Esecutiva di tre membri per l'esecuzione delle deliberazioni del Comitato ed un Collegio di Revisori per il controllo amministrativo. Il nuovo ordinamento riservava al Comitato di Amministrazione il compito di predisporre i bilanci della Gestione e di sottoporli all'approvazione

del Ministro dei Trasporti, previo esame del Ministero per il Tesoro; di autorizzare i Capi Compartimento ad effettuare acquisti di generi per importi prefissati; di autorizzare gli acquisti eccedenti determinati importi.

La situazione degli impianti al 30 giugno 1945 era la seguente :

Magazzini Viveri . . . . .	n. 14 (dei quali 4 in locali di fortuna)
Distributori Viveri . . . . .	» 313
Magazzini Tessuti . . . . .	» 2
Spacci Tessuti . . . . .	» 6
Stabilimento fabbricazione sacchetti carta . . . . .	» 1
<hr/>	
Totale impianti . . . . .	n. 336

I danni subiti per cause di guerra, durante l'esercizio, furono i seguenti :

Danni agli impianti (compreso il materiale d'esercizio) . . . . .	L. 35.502.000
Danni alle scorte per perdite di merci in conseguenza di distruzioni ed asportazioni . . . . .	» 41.246.552

La situazione del personale al 30 giugno 1945 era la seguente :

Ferrovieri distaccati . . . . .	n. 1.154
Avventizi della Gestione Speciale Viveri . . . . .	» 383
Personale di altre Amministrazioni statali . . . . .	» 56
<hr/>	
Totale agenti . . . . .	n. 1.593

In origine vennero compilati due consuntivi, l'uno dalla Sede di Milano per gli impianti del Nord e l'altro per quelli del Sud, dal ricostituito Ufficio centrale di Roma che successivamente ne riunì le risultanze.

L'ammontare degli acquisti da parte degli impianti del Nord fu per i viveri di Lire 176.927.488, per i tessuti e manufatti di L. 140.223.144; quello degli acquisti di viveri da parte degli impianti del Sud fu di L. 534.618.030; in totale L. 851.768.662.

L'ammontare delle vendite al Nord raggiunse, per i viveri, la somma di L. 139.620.030, per i tessuti e manufatti la somma di L. 47.806.574; quello delle vendite di viveri da parte degli impianti del Sud la somma di L. 426.909.196; in totale L. 614.335.800.

La consistenza delle scorte al 30 giugno 1945 per gli impianti del Nord si accertò in L. 54.829.961 per i viveri e in L. 105.446.230 per i tessuti e manufatti; quella degli impianti del Sud in L. 181.044.895 per i viveri; in totale L. 341.321.086.

Gli introiti della Gestione per gli impianti del Nord ammontarono a L. 211.060.387 e per gli impianti del Sud a L. 454.502.427; in totale L. 665.562.814.

L'ammontare delle spese per gli impianti del Nord fu complessivamente di Lire 337.651.427 e per quelli del Sud di L. 583.760.547 ; in totale L. 921.411.974.

Si ebbero eccedenze in corrispondenza al consumo della carta da involgere e dei sacchetti di carta, ceduti senza pagamento.

Le mancanze, avarie e perdite ammontarono al 0,37% circa del valore dei generi acquistati e manipolati.

Nel seguente prospetto sono riassunti i risultati della Gestione :

**RISULTATI DELLA GESTIONE**

Introiti . . . . . L.	665.562.814	Valore delle scorte al 30 giugno 1944 . . . . . L.	58.116.426
Valore delle scorte al 30 giugno 1945 . . . . . L.	341.321.086	Spese . . . . . L.	921.411.974
		Avanzo . . . . . L.	27.355.500
TOTALE . . . L.	1.006.883.900	TOTALE . . . L.	1.006.883.900

## CAPO VIII.

## ISTITUTO SPERIMENTALE

**1. Organizzazione ed attività dell'Istituto.** — Subito dopo il passaggio del fronte di guerra a nord di Roma, e quindi quasi all'inizio dell'esercizio 1944-45, l'Istituto che nell'esercizio precedente era stato trasformato in ufficio stralcio, cessò di funzionare come tale ritornando all'ordinamento normale, malgrado la cessione fatta, per dare alloggio a sinistrati e sfollati, di quasi tutto il primo piano dell'edificio. Questa diminuzione di locali portò, con un evidente disagio, ad una sistemazione di fortuna tanto per la Direzione quanto per tutti i Servizi amministrativi e tecnici, nonchè alla chiusura di alcuni locali adibiti a laboratori ed alla conseguente restrizione di molti laboratori per potervi installare la Direzione e i vari uffici.

Il numero degli agenti utilizzati durante l'esercizio fu di 105, dei quali 42 operatori, mentre per l'esercizio precedente era stato di 115, dei quali 45 operatori. In tali quantitativi sono compresi anche i richiamati alle armi (per complessive 1.295 giornate, contro 3.984 dell'esercizio precedente). La differenza in meno nel numero degli agenti è data dal numero di quelli che cessarono dal servizio per i collocamenti a riposo, esoneri, morte, ecc.

Le condizioni determinatesi in seguito all'armistizio ed alla separazione fra Nord e Sud si ripercossero anche sull'attività dell'Istituto. Ciò portò ad una stasi generale; conseguentemente il numero dei campioni pervenuti all'Istituto dai vari Servizi F.S. nonchè il numero delle relazioni e prove richieste si contrasse notevolmente.

Durante l'esercizio l'Officina svolse il suo lavoro preparando, con i propri mezzi, 960 provini (la preparazione dei provini consiste nell'apprestamento dei pezzi per le prove analitiche e meccaniche). Provvide alla manutenzione degli impianti e macchinari dell'Istituto. Di contro ad un minore numero di provini (2.500 nel 1943-44) si ebbe un assai maggior lavoro di manutenzione e di riparazione di apparecchi, dato che, nei precedenti ultimi anni, non si era più proceduto al rinnovo degli apparecchi deteriorati dall'uso, e che molte riparazioni, che prima venivano affidate a ditte private, furono invece eseguite dall'Officina.

Inoltre si provvide alla rimessa in opera degli apparecchi, strumenti ed attrezzature che erano stati a suo tempo smontati perchè, d'ordine del Governo, destinati al Nord. Il trasferimento degli apparecchi non era stato, però, effettuato, ad eccezione di pochi strumenti e al Nord nessun ufficio dell'Istituto funzionò.

**RICHIESTE E CAMPIONI PERVENUTI DAI SERVIZI DELL'AMMINISTRAZIONE E DA ENTI ESTRANEI  
E NUMERO DELLE DETERMINAZIONI ESEGUITE**

LABORATORI	Numero delle richieste	Numero dei campioni	Numero delle determinazioni
I) Fisica tecnica ed elettrotecnica . . . . .	90	1.046	12.344
II) Geologia e petrografia . . . . .	—	—	—
III) Materiali da costruzione non metallici . . . . .	17	48	511
IV a) Metallurgia e metallografia . . . . .	44	95	1.296
IV b) Chimica dei metalli ferrosi . . . . .	10	15	151
IV c) Chimica dei metalli non ferrosi . . . . .	46	59	490
V) Legno . . . . .	8	8	165
VI) Fibre . . . . .	25	35	165
VII) Carboni . . . . .	17	37	175
VIII) Oli e petroli . . . . .	18	23	255
IX) Acque . . . . .	9	23	46
X) Vernici . . . . .	13	19	419
XI) Merceologia . . . . .	5	7	(1)
XII) Metodologia chimica . . . . .	—	—	—
Spettrografia . . . . .	—	—	—
<b>TOTALE . . . . .</b>	<b>302</b>	<b>1.385</b>	<b>16.017</b>

(1) Le determinazioni furono commesse ad altri laboratori.

Le richieste pervenute da parte di Enti pubblici e privati ammontarono a 71, corrispondenti all'esame di n. 137 campioni e dettero luogo all'introito di L. 58.317,50.

2. Studi e relazioni normali e speciali. — La statistica delle relazioni e degli studi eseguiti dai singoli laboratori durante l'esercizio, risulta dal quadro seguente :

LABORATORI	Relazioni normali	Relazioni di gara e prescrizioni speciali (1)	Studi e relazioni speciali
I) Fisica tecnica ed elettrotecnica . . . . .	37	—	—
II) Geologia e petrografia . . . . .	5	3	2
III) Materiali da costruzione non metallici . . . . .	—	—	1
IV a) Metallurgia e metallografia . . . . .	259	—	82
IV b) Chimica dei metalli ferrosi . . . . .	—	—	2
IV c) Chimica dei metalli non ferrosi . . . . .	—	—	—
V) Legno . . . . .	8	—	—
VI) Fibre . . . . .	5	—	10
VII) Carboni . . . . .	—	—	2
VIII) Oli e petroli . . . . .	—	—	—
IX) Acque . . . . .	—	—	—
X) Vernici . . . . .	37	—	2
XI) Merceologia . . . . .	—	—	—
XII) Metodologia chimica . . . . .	—	—	1

(1) Prescrizioni cautelative per trasporti di merci pericolose e nocive.

Fra le prestazioni e studi più interessanti, riportati numericamente nel quadro precedente, si segnalano i seguenti :

**Laboratorio II (Geologia e Petrografia) :**

- *Studio geologico comparativo dei valichi ferroviari attraverso le Alpi occidentali.*
- *Esame geognostico delle fondazioni del nuovo ponte di Allerona.*

Questo ultimo studio risultò utile in quanto si riscontrarono affioramenti di banchi di pliocenico verso la sponda sinistra, ciò che consigliò, nei limiti delle possibilità consentite, di abbassare le quote di fondazione di una pila allo scopo di attenuare le dissimmetrie esistenti nel terreno di fondazione.

**Laboratorio III (Materiali da costruzione non metallici) :**

- *Resistenza dei cementi e relativi calcestruzzi a lunga durata.*

**Laboratorio IV-a (Metallurgia e Metallografia) :**

- *Realizzazione di un dilatometro meccanico per la misura delle deformazioni delle bombole sotto pressione.*

Con tale apparecchio, studiato e costruito interamente all'Istituto, si raggiunse una amplificazione della deformazione nel rapporto di mille ad uno, che permise di eseguire la verifica di stabilità di numerose bombole.

- *Ricerca delle cause di rottura di alcune rotaie della ferrovia circumetnea.*

Trovata la causa prevalente di rottura nella presenza di azioni deformanti esterne, si espresse l'opinione che l'eliminazione di detta causa potesse evitare sul momento la spesa di rinnovazione della linea.

- *Studio per la semplificazione delle norme di collaudo dei bidoni saldati per capacità fino a 30 litri.*

Lo studio portò ad una notevole semplificazione delle norme di collaudo e ad una maggiore efficienza del collaudo stesso.

- *Studio per individuare i difetti di fabbricazione e le cause di rottura degli isolatori di ormeggio.*

Con tale studio si accertò che una delle cause di rottura degli isolatori deve essere ricercata nell'azione ripetuta del gelo.

- *Influenza della prolungata ricottura a 500° su alcuni acciai da nitrurazione (indurimento superficiale con cementazione nitrica).*

- *Studio delle caratteristiche di un acciaio alligato ad alta resistenza in piastra da m/m 7 per corazzate.*

Lo studio accertò che le caratteristiche di resistenza, statiche e dinamiche, possono essere ancora migliorate mediante opportuno trattamento termico.

- *Studio sulle caratteristiche di ruote in ghisa temprata per carrelli automotori.*

Eseguito allo scopo di determinare le norme di collaudo.

- *Studio sulla resistenza alla corrosione di leghe di alluminio ossidate ossidricamente.*

Eseguito allo scopo di determinare i limiti di impiego e le precauzioni da osservare nell'uso.

- *Studio sulla ricerca delle cause di corrosione verificatasi sul distributore di un apparato centrale idrodinamico.*

Fra gli studi iniziati meritano di essere segnalati i seguenti :

- *Sulla determinazione del boro negli acciai.* — Intrapreso per la necessità di trovare un metodo di analisi quantitativa adatto al collaudo degli acciai al boro.
- *Studio sulla determinazione del cromo negli acciai speciali di qualsiasi tipo.*
- *Studio sperimentale sulla influenza dello stato di imbibimento dei provini di calcestruzzo, sulla loro resistenza meccanica.*
- *Ricerca sulle cause di conduttività elettrica di una pece.*
- *Studio sulle determinazioni fotometriche del punto di colore.*
- *Il volumenometro per la determinazione dei volumi assoluti delle sostanze solide in polvere od in grani.*
- *Nuovi tipi di volumenometri.*
- *Perfezionamento nella regolazione automatica della temperatura nei forni da laboratorio.*
- *Studio circa i criteri per una revisione ed aggiornamento del « Regolamento per il trasporto delle merci pericolose e nocive ».*
- *Studio delle caratteristiche meccaniche degli acciai comuni fucinati, ricotti o bonificati.*
- *Studio per la protezione mediante vernici isolanti, di tubazioni metalliche, dalle corrosioni prodotte da correnti vaganti.*
- *Studio circa l'applicazione di una guaina di materia termoplastica nei cavi telegrafonici.*
- *Studio sulla durezza e resistenza dell'avional in funzione della temperatura e della durata di invecchiamento.*
- *Sulle possibilità di utilizzazione di un tipo di lega stagno-zinco-rame ad alto contenuto di stagno.*
- *Confronti di alcuni tipi di bombole per gas compressi di vecchia e di nuova costruzione.*
- *Sulle caratteristiche strutturali di rotaie saldate con procedimento allumino-termico a semplice fusione.*
- *Sull'isolamento termico dei carri ferroviari destinati al trasporto di derrate alimentari refrigerate o congelate.*
- *Sull'impiego del ghiaccio carbonico nei trasporti di derrate alimentari per via terra.*
- Merita poi particolare segnalazione lo studio sulle condizioni di respirabilità di alcune gallerie della linea Battipaglia-Potenza, iniziato in seguito alla nota sciagura occorsa il 2 marzo 1945 al treno 8017 nella galleria n. 20, nella quale trovarono la morte più centinaia di persone. Lo studio venne intrapreso in seguito ad accordi col comando del « Military Railway Service » delle Forze Alleate, allo scopo di esaminare le condizioni di respirabilità in tutte le gallerie di quel tronco di linea.

L'Istituto partecipa normalmente ai lavori delle Commissioni, Associazioni, Comitati, Congressi nazionali ed internazionali che qui si elencano :

- Commissione per le norme di accettazione dei materiali da costruzione, del Consiglio Nazionale delle Ricerche.
- Sottocommissione Cemento e Cemento armato, del Consiglio Nazionale delle Ricerche.
- Comitato per l'Ingegneria, del Consiglio Nazionale delle Ricerche.
- Centro studi sui materiali da costruzione, del Consiglio Nazionale delle Ricerche, presso il Politecnico di Torino.

- Commissione per gli studi sul freddo, del Consiglio Nazionale delle Ricerche.
- C. I. M. - Berna.
- I. I. F. - Istituto Internazionale del Freddo.
- Commissioni di studio dell'U. I. C.
- Commissione consultiva per le sostanze esplosive ed infiammabili, presso il Ministero dell'Interno.
- Commissione permanente prescrizioni sui recipienti per trasporto gas compressi.
- Sotto comitato internazionale studi olii per trasformatori.
- E.N.I.O.S. - Ente nazionale italiano organizzazione scientifica del lavoro.
- Commissione per lo studio dei problemi relativi all'applicazione del freddo nel traffico ortofrutticolo, presso l'I. C. E. (Istituto Commercio Estero).
- Commissione incaricata di esaminare il progetto di regolamento per l'imbarco, sbarco e trasporto di merci pericolose e nocive.
- Commissione tecnica per l'unificazione chimica.
- Commissione internazionale I.S.A. (International Standard Association).
- Comitato tecnico-corporativo per le resine e materie plastiche.
- Sottocommissione per i combustibili liquidi, presso l'U.N.I.
- Sottocommissione per i combustibili solidi, presso l'U.N.I.
- Sottocommissione olii, grassi, cere, vernici e colori, presso l'U.N.I.
- Commissione tecnica per l'unificazione delle norme per le prove nell'industria tessile, presso l'U.N.I.
- Commissione unificazione prodotti di gomma, presso l'U.N.I.
- Commissione tecnica unificazione del legno, presso l'U.N.I.
- Commissione per il metano, presso il Ministero dell'Interno.
- Commissione per lo studio delle leghe leggere, della S.I.M. (Soc. italiana materiali da costruzione).
- Commissione per lo studio dei collettori di caldaie per alte temperature e pressioni.
- Commissione tubi metallici.
- Commissione per l'unificazione nel campo delle saldature.
- Comitato nazionale della Conferenza Mondiale dell'Energia.
- Associazione Italiana studi sui materiali da costruzione (S.I.M.).
- Associazione dei tecnici metallurgici.
- Commissione tecnica per l'unificazione della carta.
- Sottocommissione lampadine elettriche.

Degli Enti suddetti, durante l'esercizio in esame, soltanto la Commissione consultiva per le sostanze esplosive ed infiammabili, presso il Ministero dell'Interno, tenne regolari riunioni alle quali partecipò l'Istituto Sperimentale in rappresentanza delle Ferrovie dello Stato.





## CAPO IX.

## NAVI-TRAGHETTO

**Servizio delle navi-traghetto.** — Prima della guerra erano adibite al traghetto attraverso lo Stretto di Messina le seguenti unità :

Nave-traghetto Reggio, costruita prima del 1910, avente un dislocamento di 1.000 tonn., con motrici a vapore della potenza di 1.300 HP, con un solo binario capace di 8 carri ferroviari. Essa fu affondata nella seconda invasatura di Messina durante l'incursione aerea del 25 maggio 1943 riportando fra l'altro l'asportazione dell'estrema poppa e gravissime avarie a prua.

Nave-traghetto Villa, gemella della Reggio con motrici a vapore e caldaia a nafta. Essa fu autoaffondata per motivi bellici dalla Marina Militare il 16 agosto 1943 nella 1ª invasatura di Villa S. Giovanni.

Nave-traghetto Aspromonte, affondata durante il combattimento navale al largo di Capo Bon (Tunisia) il 2 dicembre 1942 mentre prestava servizio come nave ausiliaria della Marina Militare (fin dall'8 giugno stesso anno).

Nave-traghetto Scilla, a propulsione Diesel-elettrica con una potenza di 6.000 HP avente un dislocamento di 4.000 tonn., lunga m. 106,69, larga m. 17,20 e provvista di 3 binari capaci di 25 carri con uno scambio fra i tre binari ubicato a prua, ma con la possibilità di imbarcare anche dalla poppa nel 4º approdo di Messina, munito di ponte mobile a 3 binari con scambio sul ponte. Detta nave venne colpita, incendiata e fortemente danneggiata nel bombardamento aereo del 9 maggio 1943 e successivamente affondata presso il molo Norimberga di Messina in un fondale di circa m. 8 d'acqua.

Nave-traghetto Cariddi, gemella della Scilla autoaffondata dalla Marina Militare il 16 agosto 1943 sulla spiaggia di Rada Paradiso a Messina. Nell'affondamento la nave si capovolse rimanendo poggiata sul fondo a circa 20 m. di profondità.

Nave-traghetto Messina, azionata con due motori Diesel (Tosi L. VIII) di 1.300 HP, lunga m. 91,80, larga m. 11,50, avente un dislocamento di 2.000 tonn. e provvista di 3 binari capaci in complesso di 21 carri, con solo imbarco di prua; sui binari laterali non era pos-

sibile l'imbarco delle carrozze-letti e di quelle a lungo passo. Detta nave venne requisita dalle Autorità militari anglo-americane che la restituirono alle F.S. nell'aprile 1944.

Si aveva inoltre una draga motobetta destinata al dragaggio dell'approdo di Villa S. Giovanni, soggetto a frequenti insabbiamenti a causa delle correnti. Essa rimase semiaf-fondata e arenata nella spiaggia S. Agata di Messina.

Per il servizio di tali natanti si avevano le seguenti installazioni a terra :

a Messina N° 4 approdi, o invasature, provviste di cuscini elastici laterali e di ponti mobili, azionati elettricamente, per l'imbarco e lo sbarco dei rotabili ; l'approdo N° 4 aveva il ponte mobile e 3 binari collegati da uno scambio ed era destinato agli approdi di poppa delle navi tipo Scilla ;

a Villa S. Giovanni N° 2 invasature ;

a Reggio Calabria N° 1 invasatura ;

a Messina una officina modernamente attrezzata, magazzini di deposito, ecc.

Le invasature di Messina rimasero tutte più o meno danneggiate dalle azioni belliche. La 2<sup>a</sup> invasatura di Villa S. Giovanni fu pressochè distrutta.

Con i mezzi di traghetto dianzi elencati si raggiungeva nell'anteguerra la possibilità di traghettare fino a 450 ed anche 500 carri al giorno in ciascun senso.

Il servizio del traghetto rimase del tutto interrotto dal luglio 1943 fino a quando gli Alleati non ebbero restituita alle F.S. la motonave Messina. Si presentò subito la necessità di avere in servizio qualche altra unità prevedendo di dover praticare alla N/T Messina, e particolarmente al suo apparato motore, una radicale riparazione.

Si iniziarono perciò i recuperi delle altre navi.

La N/T Villa venne recuperata e rimorchiata da Villa S. Giovanni a Messina il 14 luglio 1944, la N/T Reggio il 27 febbraio 1945 e la N/T Scilla il 20 agosto 1945. Tali recuperi furono eseguiti tutti da ditte messinesi sotto la direzione delle F.S.

La N/T Villa venne riparata, riattrezzata e rimessa in servizio il 1° luglio 1945.

Per la N/T Reggio si incontrarono maggiori difficoltà non disponendo di bacini liberi, essendo quelli di Messina e di Palermo in mano degli Alleati ed occorrendo per essa lunghi lavori per la parziale ricostruzione dello scafo. Alla fine dell'esercizio 1944-45 detta nave era ancora in fase di riparazione.

Riepilogando, la situazione al 30 giugno 1945 era la seguente :

Navi in servizio 1 (Messina).

Navi in riparazione 2 (Reggio e Villa di cui quest'ultima entrata in servizio il successivo 1° luglio).

Navi da recuperare 2 (Scilla e Cariddi).

La nave Aspromonte è da considerarsi definitivamente perduta. Due nuove navi-traghetto furono ordinate e costruite dai Cantieri di Riva Trigoso ed entrarono in servizio in epoca successiva all'esercizio di cui tratta la presente Relazione; esse sono del tipo Messina e rispondono ai nomi di Secondo Aspromonte e Mongibello.

**SERVIZIO DISIMPEGNATO DALLE NAVI-TRAGHETTO  
ATTRAVERSO LO STRETTO DI MESSINA**

SERVIZIO DISIMPEGNATO	1941-42	1942-43	1943-44	1944-45	
<i>a) Linea Messina Marittima-Villa S. Giovanni</i>					
Corse doppie effettuate . . . . .	8.607	6.534	—	190	
Rotabili traghetti nei due sensi complessivamente	{ carri . . . . . carrozze, bagagliai e postali . . . . mezzi di trazione e rotabili automotori automezzi . . . . .	235.252	188.389	—	1.677
		6.114	6.108	—	136
		253	244	—	1
		6.209	10.830	—	693
<i>b) Linea Messina Marittima-Reggio Calabria Marittima</i>					
Corse doppie effettuate . . . . .	27	—	285	806	
Rotabili traghetti nei due sensi complessivamente	{ carri . . . . . carrozze, bagagliai e postali . . . . mezzi di trazione e rotabili automotori automezzi . . . . .	347	—	951	12.910
		—	—	7	1.174
		—	—	6	55
		1	—	6.639	12.874
Materiale traghettato complessivamente nei due sensi sulle linee Messina-Villa S. Giovanni e Messina-Reggio Calabria Marittima					
{ Rotabili ragguagliati a carri . . . . . Automezzi . . . . .	248.329	201.093	977	17.319	
	6.210	10.830	6.639	13.567	



## CAPO X.

## RISULTATI FINANZIARI

1. **Premessa.** — Nell'esercizio 1944-45, quinto ed ultimo di guerra, a seguito del progredire del fronte di combattimento, che ristagnò poi per circa nove mesi sulla linea Gotica, l'esercizio ferroviario, più che nel precedente esercizio 1943-44, venne gravemente ostacolato dalle interruzioni e distruzioni delle linee e del materiale per effetto delle azioni belliche, che sconvolsero ulteriormente le linee e gli impianti, specialmente quelli delle regioni centro-settentrionali, molti dei quali furono posti per lungo tempo nell'impossibilità di funzionare.

2. **Dati e raffronti generali.** — Le entrate e le spese al netto, relative all'esercizio finanziario 1944-45, risultano dalla parte seconda del conto consuntivo dell'Azienda (allegato n. 43) e vengono riassunte nel seguente prospetto.

	1944-45	1943-44	Differenza rispetto all'esercizio 1943-44
	(milioni)		
<i>Rete a scartamento ordinario e stretto di Messina</i>			
Entrate . . . . .	7.795,30	6.795,35	+ 999,95
Spese . . . . .	15.798,18	9.016,05	+ 6.782,13
DIFFERENZA . .	— 8.002,88	— 2.220,70	+ 5.782,18
<i>Rete a scartamento ridotto della Sicilia</i>			
Entrate . . . . .	11,34	9,01	+ 2,33
Spese . . . . .	133,14	44,53	+ 88,61
DIFFERENZA . .	— 121,80	— 35,52	+ 86,28
<i>Intera rete</i>			
Entrate . . . . .	7.806,64	6.804,36	+ 1.002,28
Spese . . . . .	15.931,32	9.060,58	+ 6.870,74
DIFFERENZA . .	— 8.124,68	— 2.256,22	+ 5.868,46

Risulta quindi che il complesso delle entrate e delle spese, in confronto a quelle del precedente esercizio, aumentò rispettivamente di milioni 1.002,28 e di milioni 6.870,74 con un peggioramento pertanto di milioni 5.868,46.

## ENTRATE

3. Titoli delle entrate e loro raffronto. — I titoli costituenti le entrate degli anni finanziari 1944-45 e 1943-44 si presentano come segue :

	1944-45 — lire	1943-44 — lire	Differenza rispetto all'esercizio 1943-44
Prodotti del traffico . . . . .	7.269.266.175,24	6.525.257.353,70	+ 744.008.821,54
Introiti fuori traffico . . . . .	364.712.055,11	250.296.684,66	+ 114.415.370,45
Entrate eventuali (esclusa la sovvenzione del Tesoro per colmare il disavanzo della gestione) . . . . .	172.667.038,67	28.804.971,87	+ 143.862.066,80
TOTALE . .	7.806.645.269,02	6.804.359.010,23	+ 1.002.286.258,79

4. Prodotti del traffico. — I prodotti del traffico, nelle singole gestioni, variarono dal 1943-44 al 1944-45 come è indicato in appresso :

	1944-45 — lire	1943-44 — lire	Differenza rispetto all'esercizio 1943-44
Viaggiatori . . . . .	2.228.618.496,55	3.016.286.795,72	— 787.668.299,17
Bagagli e cani . . . . .	17.346.069,14	41.719.693,19	— 24.373.604,05
Merci a G. V. . . . .	190.683.654,99	215.100.360,72	— 24.416.705,73
Merci a P. V. . . . .	4.832.617.934,56	3.252.150.504,07	+ 1.580.467.430,49
TOTALE . .	7.269.266.175,24	6.525.257.353,70	+ 744.008.821,54

Nei prodotti del traffico si ebbe pertanto, rispetto al precedente esercizio, un aumento di milioni 744,0 pari all'11,40 %, quale effetto differenziale della diminuzione di milioni 812,0 (26,56 %) nel servizio viaggiatori e bagagli e dell'incremento di milioni 1.556,0 (44,88 %) nei trasporti merci e ciò perchè, mentre in conseguenza delle ulteriori restrizioni, difficoltà e rischi ai quali erano soggetti i viaggiatori, il trasporto di questi si andò via via riducendo, i trasporti dei materiali bellici e dei rifornimenti per le truppe combattenti si accentuarono sensibilmente, ed in una misura non interamente rispecchiata dai dati finanziari, in quanto molti trasporti avvennero senza che fosse possibile rilevarli regolarmente, e rimasero senza contropartita da parte delle Autorità militari per conto delle quali erano stati eseguiti.

5. Introiti fuori traffico. — Gli introiti fuori traffico, che nell'esercizio 1943-44 ammontarono a milioni 250,3, risultarono nell'esercizio 1944-45 di milioni 364,7 con un aumento di milioni 114,4.

Al predetto aumento concorse, in misura prevalente, il maggior accredito all'esercizio per quote di spese generali di amministrazione e di trasporto calcolate sui lavori di riparazione e ricostruzione in dipendenza della guerra.

**6. Entrate eventuali.** — Le entrate eventuali, che ammontarono nel 1943-44 a milioni 28,8, nell'esercizio 1944-45 ascesero a milioni 172,6, con un aumento di milioni 143,8 dovuto quasi esclusivamente (milioni 131,5) ai maggiori interessi liquidati sul conto corrente con la Tesoreria Centrale.

## S P E S E

**7. Titoli di spesa e loro raffronto.** — Le spese della parte ordinaria del bilancio, distinte nei tre titoli di spese ordinarie, complementari ed accessorie, risultano dal seguente specchietto per i due esercizi 1944-45 e 1943-44 :

	1944-45 — lire	1943-44 — lire	Differenza rispetto all'esercizio 1943-44
Spese ordinarie d'esercizio . . . . .	14.559.018.848,68	7.763.554.321,05	+ 6.795.464.527,63
Spese complementari . . . . .	718.000.000,00	594.000.000,00	+ 124.000.000,00
Spese accessorie attinenti all'Azienda ferroviaria . . . . .	654.299.172,46	703.028.321,76	— 48.729.149,30
TOTALE . .	15.931.318.021,14	9.060.582.642,81	+ 6.870.735.378,33

**8. Spese di personale.** — Le spese per il personale addetto all'esercizio della rete ferroviaria (stipendi, paghe e competenze accessorie) ammontarono a milioni 6.603,5 rispetto a milioni 3.474,4 dell'esercizio precedente.

Aggiungendo alla detta spesa di milioni 6.603,5 (al netto dalle detrazioni di bilancio) quella di milioni 969,6 (al lordo) relativa al personale delle Officine dipendenti dai Servizi «Trazione» e «Lavori», dei Cantieri dell'elettificazione, delle Centrali elettriche e della Tipolitografia — spesa, quest'ultima che, nel conto esercizio si trova commista nelle imputazioni delle rispettive produzioni — si ha una spesa totale di milioni 7.573,1 con un aumento di milioni 3.749,3 rispetto a quella dell'esercizio precedente (milioni 3.823,8). Tale aumento fu principalmente dovuto ai vari provvedimenti emanati a favore del personale e precisamente :

— alla concessione di una indennità speciale al personale ferroviario per tutta la durata della guerra di cui al decreto ministeriale 25 agosto 1944, n. 734 ;

— all'aumento della indennità di missione del personale statale, per l'interno del territorio nazionale, di cui al decreto leg. della R.S.I. 10 giugno 1944, n. 453 ;

— alla concessione di un assegno a carattere continuativo al personale civile delle Amministrazioni dello Stato di cui al decreto leg. della R.S.I. 16 ottobre 1944, n. 748 ;

— all'aumento dell'integrazione temporanea concessa con r. d. l. 6 dicembre 1943, n. 18/B, dell'aggiunta di famiglia e delle relative quote complementari, nonché alla istituzione, per la durata dello stato di guerra, di una indennità giornaliera di disagiatissima residenza per il personale di taluni comuni, di cui al d. l. l. 18 novembre 1944, n. 328 ;

— all'aumento del compenso per lavoro straordinario di cui al d. l. l. 22 dicembre 1944, n. 486 ;

— all'aumento degli stipendi, dell'aggiunta di famiglia e relative quote complementari, di cui al d. l. l. 13 marzo 1945, n. 116 ;



— alla parificazione degli stipendi del personale di gruppo C a quelli dei corrispondenti gradi del personale dei gruppi A e B, di cui al d. l. l. 19 marzo 1945, n. 91 ;

— all'aumento di talune competenze accessorie del personale ferroviario, di cui al d. l. l. 22 marzo 1945, n. 226 ;

— alla concessione di un indennizzo di congiuntura ai dipendenti civili e militari dello Stato, in relazione al numero degli abitanti del comune di residenza, di cui al d. l. l. 4 giugno 1945, n. 319.

Le spese generali di personale ammontarono a milioni **3.234,5** con un aumento di milioni **1.428,9** rispetto al precedente esercizio.

A tale cospicuo aumento concorsero, principalmente : i contributi dell'Amministrazione al fondo pensioni ed al fondo speciale per le pensioni (milioni **180,4** in complesso) per effetto dei miglioramenti del trattamento economico del personale in quiescenza, concessi col d.l.l. 30 gennaio 1945, n. 41 e dell'aumento delle pensioni e degli assegni di caroviveri di cui al d.l.l. 13 marzo 1945, n. 116 ; le spese per assegni ed indennità diverse al personale (milioni **768,1**) per effetto, prevalentemente, della ulteriore estensione delle indennità di bombardamento e di sfollamento, di cui al r.d.l. 16 dicembre 1942, n. 1498 e della concessione della indennità di doppia missione al personale trasferito al Nord ; i sussidi e tutte le altre spese relative all'assistenza prestata dall'Amministrazione al personale sinistrato o sfollato (milioni **450,5**) ; e il contributo alla « Mutua Sanitaria » dell'« Istituto Nazionale di Previdenza e Credito delle Comunicazioni » per l'assistenza sanitaria obbligatoriamente istituita a favore del personale ferroviario dei Compartimenti del Nord (milioni **9,2**). Di minore rilievo furono, invece, le variazioni subite dagli altri titoli delle spese generali in questione (in più per milioni **21,7** ed in meno per milioni **1**).

**9. Spese di combustibile per la locomozione.** — La spesa per il carbone consumato per l'esercizio a vapore delle linee a scartamento ordinario e ridotto e per quello delle navi traghetto attraverso lo stretto di Messina risultò di milioni **1.315,4** di fronte a milioni **435,3** dell'esercizio precedente, con un aumento quindi di milioni **880,1**.

La spesa per i carburanti impiegati nel servizio con automotrici fu di milioni **2,8** di fronte a milioni **4,5** dell'esercizio 1943-44.

In linea generale la maggior spesa di carbone e la minor spesa di carburanti sono da attribuirsi al fatto che la trazione fu esercitata prevalentemente a carbone, date le distruzioni degli impianti di elettrificazione e dei rotabili automotori. I dati sono riportati senza alcun riferimento a costi medi perchè non fu possibile raccogliere dati completi e attendibili sulle quantità consumate e sulle percorrenze dei mezzi di trazione. Essi rappresentano unicamente le risultanze finanziarie.

**10. Spese d'energia elettrica per la trazione dei treni.** — Le spese per questo titolo ammontarono a milioni **84,9** con una diminuzione, in confronto al 1943-44 (milioni **112,6**), di milioni **27,7**.

**11. Spese per la manutenzione del materiale rotabile.** — La spesa effettivamente sostenuta per questo titolo fu di milioni **938,5**, contro milioni **761,9** erogate nell'esercizio precedente.

La spesa anzidetta fu sostenuta per milioni 164,8 con i residui accantonati nel precedente esercizio e per i rimanenti milioni 773,7 a carico della competenza dell'esercizio.

Di fronte a tale spesa si ebbe una disponibilità, fra stanziamenti e residui, di milioni 1.286,7, donde una differenza, ancora da erogare, di milioni 348,2 che, in conformità alle prescrizioni di legge, venne portata a residui.

**12. Spese per manutenzione ordinaria delle linee<sup>o</sup> e degli impianti di trazione elettrica.** — Per la rete a scartamento ordinario e ridotto si ebbe uno stanziamento lordo di milioni 730 e netto di milioni 717,3 con una spesa effettiva (al lordo) di milioni 655,4, di fronte a milioni 423,1 del precedente esercizio.

La spesa anzidetta fu sostenuta per milioni 176,6 con i residui accantonati nel precedente esercizio e per i rimanenti milioni 478,8 a carico della competenza del 1944-45.

In confronto a tale spesa si ebbe una disponibilità, fra stanziamenti e residui, di milioni 906,6 e pertanto al 30 giugno 1945 rimanevano da erogare milioni 251,2 che, in conformità alle prescrizioni di legge, furono mantenuti a residui.

**13. Lavori straordinari dipendenti dalla guerra.** — Le spese sostenute per questo titolo (costruzione e riparazione di rifugi antiaerei ed altre opere di protezione del personale dalle offese belliche) ammontarono a milioni 190,4, con un aumento di milioni 98,6 rispetto a quelle del precedente esercizio. Dei predetti milioni 190,4, però, milioni 22,7 furono coperti con i residui provenienti dai fondi stanziati nei precedenti esercizi, per cui in conto della competenza dell'esercizio 1944-45 figura soltanto la spesa di milioni 167,7.

**14. Altre spese ordinarie.** — Le altre spese, comprese sotto la denominazione di «forniture, spese ed acquisti», ebbero in complesso un aumento di milioni 294,4 essendo passate da milioni 494,9 nel 1943-44 a milioni 789,3 nel 1944-45.

Gli indennizzi relativi ai trasporti merci si ridussero a milioni 32,0 (1), di fronte a milioni 57,4 del precedente esercizio.

I noli di materiale rotabile in servizio cumulativo presentarono un saldo passivo di milioni 16,6, di fronte a milioni 91,5 del precedente esercizio, in conseguenza della ulteriore riduzione dei rapporti di traffico con le altre reti.

Le spese generali non attinenti al personale presentarono un aumento di milioni 289,3 (da milioni 182,7 a milioni 472,0) risultante da variazioni in meno per milioni 103,6 e in più per milioni 392,9 (2).

(1) Questa cifra risulta superiore a quella di milioni 26 che si trova nel prospetto a pag. 92 Capo VI, perchè quest'ultima si riferisce solo agli indennizzi commerciali, mentre nel bilancio generale dell'Azienda il conto «indennizzi, perdite, avarie, ecc.» comprende anche gli indennizzi che l'Amministrazione paga per perdite ed avarie di materiali trasportati in servizio o appartenenti ad altre Amministrazioni, nonchè le tasse di porto eventualmente scoperte. Inoltre i dati di cui al Capo VI si riferiscono agli indennizzi «liquidi» nel corso dell'esercizio.

(2) Gli aumenti più cospicui si verificarono: per milioni 10,3 nelle imposte e tasse; per milioni 8,5 negli indennizzi per danni alle persone ed alle proprietà; per milioni 159,4 nelle spese per la sorveglianza dei trasporti; per milioni 12,2 nei contributi dell'Amministrazione nelle spese per le stazioni di uso comune; per milioni 40,3 nelle forniture e spese diverse per l'esercizio e la manutenzione degli autoveicoli; per milioni 157,7 nelle spese diverse, che comprendono milioni 147 di spese eccezionali in dipendenza della guerra.

Le variazioni in meno dipesero quasi esclusivamente, in parte, dalla sospensione dei servizi in sostituzione di quelli ferroviari, per cui non fu sostenuta alcuna spesa per compensi ad imprese assuntrici dei servizi stessi, e, in parte, dal trasferimento, nell'esercizio 1944-45, alla parte straordinaria del bilancio, delle spese di riparazione dei danni di guerra che, nei precedenti esercizi, erano state sostenute a carico della parte ordinaria, con imputazione ad un apposito capitolo delle spese generali.

15. **Spese complementari.** — Nel prospetto che segue sono indicati, *per la rete a scartamento ordinario*, gli assegni di bilancio per le spese complementari, i ricavi di materiali e le somme pagate in conto di dette spese.

Le assegnazioni di bilancio (escluso lo stanziamento di milioni 10 per le linee a scartamento ridotto della Sicilia), ammontarono a milioni 708, con un aumento di milioni 115 in complesso, rispetto al precedente esercizio (milioni 593), dovuto per milioni 7 al capitolo « lavori per riparare e prevenire danni di forza maggiore » (manutenzione straordinaria della linea), per milioni 15 al capitolo « rinnovamento della parte metallica dell'armamento », per milioni 38 al capitolo « rinnovamento del materiale rotabile » e per milioni 55 al capitolo « migliorie ed aumenti di carattere patrimoniale alle linee ed agli impianti a carico dell'esercizio ».

	Assegni di bilancio	Ricavi di materiali	TOTALE	Somme pagate
<i>Manutenzione straordinaria della linea :</i>				
Dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1944 .	1.095.824.575,14	28.054.102,12	1.123.878.777,26	1.020.540.576,73
Esercizio 1944-45 . . . . .	65.000.000 —	5.833.174,80	70.833.174,80	27.066.841,70
TOTALE . .	1.160.824.575,14	33.887.276,92	1.194.711.952,06	1.047.607.418,43
<i>Rinnovamento della parte metallica dell'armamento :</i>				
Dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1944 .	1.569.297.000 —	668.922.789,67	2.238.219.789,67	1.617.212.487,15
Esercizio 1944-45 . . . . .	115.000.000 —	6.033.337,35	121.033.337,35	10.689.422,65
TOTALE . .	1.684.297.000 —	674.956.127,02	2.359.253.127,02	1.627.901.909,80
<i>Rinnovamento del materiale rotabile :</i>				
Dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1944 .	5.791.060.028,41	625.270.233,49	6.416.330.261,90	5.411.077.678,13
Esercizio 1944-45 . . . . .	363.000.000 —	384.320 —	363.384.320 —	1.368.636.903,77
TOTALE . .	6.154.060.028,41	625.654.553,49	6.779.714.581,90	6.779.714.581,90
<i>Migliorie ed aumenti di carattere patrimoniale alle linee ed agli impianti a carico dell'esercizio :</i>				
Dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1944 .	949.000.000 —	4.225.062,25	953.225.062,25	843.845.737,79
Esercizio 1944-45 . . . . .	165.000.000 —	3.311,64	165.003.311,64	274.362.636,10
TOTALE . .	1.114.000.000 —	4.228.373,89	1.118.228.373,89	1.118.228.373,89

In conto del capitolo della manutenzione straordinaria della linea furono pagati milioni 27,07 — con una diminuzione, rispetto all'esercizio precedente, di milioni 17,47 — e rimase una disponibilità di milioni 147,1.

In conto del capitolo del rinnovamento della parte metallica dell'armamento, furono pagati, milioni 10,69 — con una diminuzione, rispetto all'esercizio precedente, di milioni 17,70 — e rimase una disponibilità di milioni 731,4.

Per quanto concerne, infine, i capitoli relativi al rinnovamento del materiale ed alle migliorie ed aumenti di carattere patrimoniale alle linee ed agli impianti, tutte le disponibilità esistenti negli stessi, costituite dagli stanziamenti dell'esercizio qui considerato e dai residui accantonati negli esercizi precedenti, in complesso ammontanti a milioni 1.368,64 e a milioni 274,38, rispettivamente per i due titoli suddetti, vennero integralmente versate alla parte straordinaria del bilancio.

**16. Spese accessorie.** — Le spese accessorie attinenti all'Azienda ferroviaria si ridussero da milioni 703 a milioni 654,3 con una diminuzione di milioni 48,7 dovuta in complesso, ad una variazione in meno per milioni 54,2 ed in più per milioni 5,5. La variazione in meno riguarda esclusivamente il capitolo « noleggio di materiale rotabile per insufficienza di dotazione » in relazione alle particolari condizioni in cui si svolse l'esercizio.

**17. Coefficiente d'esercizio.** — Il coefficiente di esercizio e cioè il rapporto percentuale tra le spese d'esercizio (ordinarie e complementari) e le entrate ugualmente d'esercizio passò da 123,34 nel 1943-44 a 200,11 nel 1944-45. Nell'allegato 47 sono specificati, oltre i proventi e gli oneri dell'esercizio ferroviario propriamente detto, quelli ad esso estranei che concorsero nella determinazione del disavanzo della gestione.

Nell'allegato n. 48 sono poi riassunti, a titolo di confronto, i principali dati delle entrate e delle spese di bilancio per il periodo dal 1915-16 al 1944-45.

**18. Spese straordinarie.** — Gli allegati n. 49, 50 e 51 danno la dimostrazione delle entrate autorizzate fin dall'inizio della gestione di Stato per far fronte alle spese per lavori e provviste di carattere patrimoniale, e, da questo esercizio, anche di quelle per riparazione e ricostruzione in dipendenza dei danni e delle distruzioni causate dalla guerra, nonché delle somme impegnate e di quelle pagate per i medesimi titoli e nello stesso periodo, compreso il contributo della parte ordinaria per il rinnovamento dei rotabili ed i ricavi della demolizione ed alienazione del materiale stesso. Al 30 giugno 1945 le entrate autorizzate ammontarono a milioni 33.637,8; gli impegni assunti a milioni 35.083,4 e le somme erogate a milioni 27.389,3.

Le somme autorizzate furono integrate di milioni 0,4 per ricavi di spettanza della parte straordinaria.

Gli impegni assunti nel 1944-45 ammontarono a milioni 7.517,6 e le spese erogate a milioni 4.388,2.

## SITUAZIONE PATRIMONIALE

**19. Conto generale del patrimonio.** — La situazione patrimoniale dell'Azienda, comprese le gestioni speciali, è esposta nell'allegato n. 37 le cui poste principali sono poi sviluppate negli allegati n. 39, 40, 41 e 42.

In essa le attività di natura industriale (linee, impianti, fabbricati e mezzi d'esercizio) al 30 giugno 1945 figurano per il valore di milioni 57.156,3 di contro a un valore di milioni 51.745,4 alla fine del precedente esercizio, con un aumento quindi di milioni 5.410,9.

L'importo complessivo al 30 giugno 1945 di milioni 57.156,3 è costituito :

— dalle entità patrimoniali esistenti anteriormente al r. d. l. 21 dicembre 1927, n. 2325, rivalutate in base alla nuova parità aurea della lira stabilita dal suddetto decreto ;

— dalle entità patrimoniali costituite successivamente, valutate per l'ammontare delle spese effettivamente erogate nei singoli anni, espresse nel valore monetario corrente ;

— dalle somme erogate per le spese di riparazione e ricostruzione in dipendenza dei danneggiamenti e delle distruzioni causate dalla guerra.

Non si è tenuto conto, invece, nella determinazione dei valori delle suddette entità patrimoniali, delle perdite e dei danneggiamenti subiti dalle attività industriali, in dipendenza della guerra, il cui accertamento non potè essere eseguito, mentre proseguivano le operazioni su gran parte del territorio nazionale.

Peraltro, non è stata eseguita nessuna rivalutazione per conguaglio monetario, dopo quella effettuata, come si è detto, in base al r.d.l. 21 dicembre 1927, n. 2325, nè in relazione alla nuova parità aurea, fissata dal d.l. 5 ottobre 1936, n. 1745, nè in relazione ai successivi deprezzamenti della lira.

All'aumento delle entità patrimoniali al 30 giugno 1945 rispetto al 30 giugno 1944, per milioni 5.410,9, concorsero le seguenti variazioni:

*in più*

- di milioni 4.085,8 per investimenti nelle opere di ricostruzione e riparazione conseguenti alla guerra;
- di milioni 77,3 per nuovi investimenti patrimoniali nelle linee, impianti e fabbricati;
- di milioni 1.346,5 per aumento delle scorte di magazzino;
- di milioni 1,4 per investimenti nelle case economiche per i ferrovieri;

*in meno*

- di milioni 100,1 per diminuzione dei mezzi diversi d'esercizio.

Fra le passività si nota la diminuzione verificatasi nel debito verso il Tesoro, per le sovvenzioni ricevute, che fu di milioni 218,1, pari all'ammontare delle quote d'ammortamento in conto capitale pagate nell'esercizio, e quella avutasi nel debito verso il Consorzio di Credito per le opere pubbliche, per i mutui contratti per l'elettrificazione, che fu di milioni 62,1 pari all'ammontare delle obbligazioni rimborsate.

Il debito per i mutui contratti per la costruzione delle case economiche per i ferrovieri diminuì di milioni 5,2 pari all'ammontare delle somme ammortizzate in conto capitale nell'esercizio, nel quale nessun nuovo mutuo fu contratto.

Fra i « Debiti vari » sono state poste in separata evidenza le seguenti partite:

- i mandati di pagamento in corso di estinzione;
- le somme accantonate per prodotti di trasporti militari in corso di liquidazione o di destinazione;
- le spese investite nelle spese patrimoniali, attinte alle correnti disponibilità di cassa;

che, nei precedenti esercizi, erano invece comprese nella voce « Saldi diversi della gestione ».

La dotazione ricevuta dall'Azienda in linee e mezzi diversi di esercizio aumentò di milioni 10,5, di cui milioni 2,5 costituiti dalla differenza fra le regolazioni delle spese sostenute, per nuove opere, dalla Direzione Generale delle Nuove Costruzioni Ferroviarie (Ministero dei Lavori Pubblici) (milioni 43,2) e le rettifiche in meno dei valori delle linee

costruite dall'Ispettorato della Motorizzazione Civile e dei Trasporti in Concessione, risultanti dalle liquidazioni definitive (milioni 40,7), e milioni 8 per spese di carattere patrimoniale sostenute con mezzi propri dalla gestione speciale viveri « La Provvida », passando così da milioni 24.230 a milioni 24.240,5. A quest'ultimo valore corrispondono però effettive erogazioni solo per milioni 9.901,4 essendo la differenza di milioni 14.339,1 dovuta alla eseguita rivalutazione per conguaglio monetario.

Il patrimonio netto passò da milioni 19.974,8 a milioni 20.602,9. L'aumento di milioni 628,1 corrisponde essenzialmente agli ammortamenti eseguiti nell'esercizio (milioni 285,7), ai ricavi ed ai mezzi diversi dell'esercizio destinati alle spese di carattere patrimoniale (milioni 157,9) ed al maggior valore del materiale rotabile acquistato nell'esercizio con le disponibilità del conto rinnovamento, in confronto del valore dei rotabili radiati (milioni 184,5).

### LIQUIDAZIONE GENERALE

20. Come nei precedenti esercizi e con gli stessi criteri, si è compilata la « Liquidazione generale » (allegato n. 38) nella quale, partendo dalle risultanze meramente finanziarie della parte ordinaria del bilancio ed integrandole, positivamente e negativamente, delle partite che non dovrebbero propriamente incidere sulle risultanze economiche della gestione, si tende a fornire una più evidente dimostrazione delle stesse.

In confronto del disavanzo finanziario di milioni 8.124,7 si è così determinato un *disavanzo economico* di milioni 7.452,2 con un peggioramento, rispetto al disavanzo economico determinato con i medesimi criteri per il precedente esercizio, di milioni 5.715,1, dovuto da un lato al peggioramento delle risultanze finanziarie complessive e, dall'altro, all'aumento verificatosi in quelle particolari categorie di oneri che, mentre concorrono a determinare il disavanzo finanziario, da questo si deducono nel computo del disavanzo economico.

### SERVIZI CONTABILI FINANZIARI E DI RICONTRIO

21. **Lavori contabili e finanziari.** — Anche durante l'esercizio 1944-45, come già nel precedente, i servizi contabili e finanziari, al pari del resto di tutti gli altri, vennero a mancare di una direzione unitaria, in conseguenza della divisione in due parti del territorio nazionale operata dal fronte di combattimento.

D'altra parte, lo spostamento del fronte, se fece cessare completamente, anche i già scarsi e precari rapporti, tuttavia mantenuti nell'esercizio precedente, con i Compartimenti dell'Italia settentrionale, dagli uffici della Direzione Generale che aveva potuto conservarsi a Roma, pur dopo la costituzione a Verona di quelli del governo della R.S.I., non consentì, praticamente, agli uffici suddetti, neppure di ristabilire subito i loro normali rapporti con i Compartimenti dell'Italia meridionale e delle isole, a causa, soprattutto, della difficoltà delle comunicazioni, che rimasero gravi per tutto l'esercizio.

Intanto, come era avvenuto nell'Italia meridionale durante il precedente esercizio, così, in questo, anche nell'Italia settentrionale, vari provvedimenti intesi a decentrare negli

impianti periferici funzioni che più non potevano essere assolte, nè dagli uffici della Direzione Generale conservati in Roma, ormai tagliati fuori dal nuovo fronte di combattimento, nè da quelli costituiti a Verona, dovettero essere frettolosamente presi, insieme a varie altre misure di emergenza, sotto l'incalzare delle necessità contingenti.

Dovunque, inoltre, il normale andamento dei servizi di cui trattasi incontrò ostacoli sempre maggiori nelle difficili condizioni di lavoro, variamente influenzate dagli avvenimenti militari e politici che si andarono succedendo, nelle perdite e nelle distruzioni di documenti e di scritture sempre più estesamente provocate dalle intensificate azioni belliche, nelle innumerevoli incertezze che si determinarono nella situazione dei rapporti col personale e con i terzi, circostanze tutte che concorsero al costituirsi di quell'ingente massa di partite in sospeso e di quel grave arretrato nei vari lavori contabili che poi peserà a lungo anche negli esercizi successivi, rendendo estremamente laboriosa e difficile la ricostruzione, l'appuramento ed il coordinamento dei vari elementi finanziari e contabili del periodo precedente.

Per quanto riguarda particolarmente l'attività, nell'esercizio qui considerato, del Servizio Ragioneria, se le circostanze qui sopra brevemente tratteggiate, la limitarono necessariamente nei suoi organi centrali, la moltiplicarono, invece, nei suoi organi periferici — i Corpi Ispettivi di Ragioneria — pur spostandola dal campo ad essi proprio, del riscontro contabile, a quello dell'organizzazione dei servizi finanziari e contabili locali, nelle speciali situazioni contingenti in cui ogni Compartimento era venuto a trovarsi, una volta perduti i contatti con gli altri e con la Direzione Generale ed a quello dell'assistenza alle sedi contabili di giurisdizione nella risoluzione dei molteplici problemi che tale stato di cose creava.

**22. Riscontro della Corte dei Conti.** — La Corte dei Conti durante l'esercizio 1944-45 effettuò i suoi riscontri:

— sia presso gli uffici della Direzione Generale di Roma, emettendo 812 note di osservazione sui documenti revisionati e 27 rilievi sui 3.560 contratti (1.900 attivi e 1.660 passivi) presentati per la registrazione dal Servizio Ragioneria, sede di Roma;

— sia presso gli uffici della Direzione Generale costituita a Verona, emettendo 129 rilievi sui documenti revisionati e sui 2.441 contratti (1.110 attivi e 1.331 passivi) presentati per la registrazione dal Servizio Ragioneria, sede di Verona.

ALLEGATI





**Principali provvedimenti legislativi e ministeriali e principali ordini di servizio  
disposti durante l'esercizio finanziario 1944-45**

**A) ORDINAMENTO DELL'AZIENDA.**

**I. - Provvedimenti emanati dal Governo del Sud e dalla dipendente Amministrazione.**

Decreto Luogotenenziale 20 luglio 1944, n. 205. — Nomina del Generale Ing. Giovanni Di Raimondo a Direttore Generale delle Ferrovie dello Stato.

Decreto Legge 24 agosto 1944, n. 206. — Nomina a cariche già conferite su designazione del soppresso partito fascista.

Decreto Legge 12 dicembre 1944, n. 413. — Ripartizione del Ministero delle Comunicazioni in due distinti Ministeri.

D. M. 22 gennaio 1945, n. 776. — Istituzione dell'Ufficio I. E. S. di Palermo.

Decreto Legge 15 marzo 1945, n. 160. — Riorganizzazione e gestione de « La Provvida ».

D. M. 18 marzo 1945, n. 1190. — Soppressione della Sezione Speciale Lavori di Roma.

Decreto Legge 26 aprile 1945, n. 286. — Istituzione di una Divisione speciale di polizia ferroviaria.

R. Decreto Legge 21 maggio 1945. — Nomina dell'Ing. Ferruccio Marin a Vice Direttore Generale delle Ferrovie dello Stato.

O. S. n. 1, 1945. — Trasferimento di sede dei Riparti Trazione di Paola e Catanzaro Marina.

O. S. n. 7, 1945. — Funzionamento e circoscrizione dell'Ufficio I. E. S. di Palermo.

O. S. n. 12, 1945. — Restituzione alla Sezione Lavori di Roma, in seguito alla soppressione della Sezione Speciale Lavori di Roma, dei due Reparti d'esercizio di Roma Termini e Roma Tiburtina.

O. S. n. 13, 1945. — Nuova denominazione delle Officine Rialzo.

O. S. n. 18, 1945. — Circoscrizione dei Reparti Commerciale e del Traffico del Compartimento di Palermo.

O. S. n. 19, 1945. — Circoscrizione e sede dei Reparti di esercizio dell'Ufficio I. E. S. di Napoli.

**II. - Provvedimenti emanati dal Governo del Nord e dalla dipendente Amministrazione.**

Decreto Ministeriale 30 agosto 1944, n. 722. — Nuovo ordinamento della Gestione Speciale Viveri « La Provvida ».

Decreto Ministeriale 1° settembre 1944, n. 296. — Nomina di componenti del Consiglio di Amministrazione e del Comitato direttivo della Gestione Speciale Viveri « La Provvida ».

Decreto Interministeriale 7 settembre 1944, n. 785. — Aumento dei limiti di competenza del Direttore Generale delle Ferrovie dello Stato in materia di transazione di vertenze.

**B) PERSONALE.**

**I. - Provvedimenti emanati dal Governo del Sud e dalla dipendente Amministrazione.**

D. L. L. 10 agosto 1944, n. 190. — Modifiche ai R. Decreti Legge 6 gennaio 1944, n. 9 e 12 aprile 1944, n. 101 sulla riammissione in servizio del personale già licenziato per motivi politici.

Decreto Legge 28 settembre 1944, n. 329. — Corresponsione di un compenso speciale a favore degli impiegati e salariati non di ruolo delle Amministrazioni Centrali dello Stato.

D. L. L. 11 ottobre 1944, n. 257. — Norme per l'acceleramento del giudizio di epurazione e per il collocamento a riposo dei dipendenti civili e militari dello Stato, appartenenti ai primi quattro gradi della classifica del personale dello Stato.

D. L. L. 19 ottobre 1944, n. 301. — Revisione delle carriere dei dipendenti delle pubbliche amministrazioni.

D. L. L. 23 ottobre 1944, n. 285. — Norme integrative e di attuazione del decreto legislativo 27 luglio 1944, n. 159 per la parte riguardante l'epurazione dell'Amministrazione.

D. L. L. 29 ottobre 1944, n. 391. — Disposizioni relative agli aiutanti applicati delle Ferrovie dello Stato assunti con R. Decreto 2 settembre 1919, n. 1588 e destinati agli uffici.

D. L. L. 18 novembre 1944, n. 328. — Miglioramenti economici a favore del personale statale e dei dipendenti degli enti pubblici locali e parastatali.

D. L. L. 22 dicembre 1944, n. 486. — Modificazioni all'art. 39 delle disposizioni sulle competenze accessorie del personale delle Ferrovie dello Stato.

D. L. L. 4 gennaio 1945, n. 2. — Norme integrative dei decreti legislativi luogotenenziali 27 luglio 1944, n. 159; 11 ottobre 1944, n. 257 e 23 ottobre 1944, n. 285, sulle sanzioni contro il fascismo e sul collocamento a riposo dei dipendenti dello Stato appartenenti ai primi quattro gradi delle classificazioni del personale statale.

D. L. L. 30 gennaio 1945, n. 41. — Revisione del trattamento economico del personale in quiescenza.

D. L. L. 1° febbraio 1945, n. 35. — Norme per la concessione di un assegno alimentare alle famiglie di pubblici impiegati in servizio nelle sedi periferiche in territorio occupato dai tedeschi o trasferiti di autorità al seguito del Governo della repubblica sociale.

D. L. L. 23 febbraio 1945, n. 44. — Modificazioni ed aggiunte alle disposizioni legislative per l'epurazione dell'Amministrazione.

D. L. L. 8 marzo 1945, n. 134. — Norme per la revisione delle carriere del personale delle Ferrovie dello Stato.

D. L. L. 13 marzo 1945, n. 116. — Miglioramenti economici a favore dei dipendenti delle Amministrazioni statali, degli Enti locali ed in genere degli Enti di diritto pubblico nonché a favore dei pensionati statali.

Decreto Legislativo 15 marzo 1945, n. 162. — Abrogazione delle norme relative alla rappresentanza del Comando della milizia ferroviaria nelle commissioni centrali e locali di avanzamento per il personale delle Ferrovie dello Stato.

D. L. L. 19 marzo 1945, n. 91. — Parificazione degli stipendi del personale di gruppo C a quelli dei corrispondenti gradi del personale dei gruppi A e B.

D. L. L. 22 marzo 1945, n. 226. — Aumento delle competenze accessorie agli agenti delle Ferrovie dello Stato.

Decreto Legislativo 5 aprile 1945, n. 176. — Provvidenze a favore del personale contrattista e sussidiario delle Ferrovie dello Stato.

D. L. L. 22 aprile 1945, n. 179. — Nuove disposizioni integrative per la epurazione dell'Amministrazione.

Decreto Legislativo 22 aprile 1945, n. 184. — Norme transitorie per la valutazione del servizio di prova del personale richiamato alle armi per esigenze di carattere eccezionale.

Decreto Legge 22 aprile 1945, n. 185. — Norme transitorie per le promozioni del personale delle Amministrazioni dello Stato.

D. L. L. 26 aprile 1945, n. 257. — Modificazioni alle disposizioni sulle competenze accessorie del personale ferroviario, nei riguardi del trattamento di missione.

D. L. L. 26 aprile 1945, n. 262. — Conservazione, in deroga al decreto legislativo luogotenenziale 25 gennaio 1945, n. 14, della Commissione Unica degli affari del personale per le valutazioni relative alle riammissioni in servizio del personale delle Ferrovie dello Stato già licenziato per motivi politici.

D. L. L. 28 maggio 1945, n. 402. — Modificazioni al trattamento di previdenza sociale del personale addetto ai pubblici servizi di trasporto.

## II. — *Provvedimenti emanati dal Governo del Nord e dalla dipendente Amministrazione.*

Decreto Legislativo 10 giugno 1944, n. 453. — Miglioramento dell'indennità di missione per l'interno del territorio nazionale.

Decreto Interministeriale 5 luglio 1944, n. 601. — Estensione al personale ferroviario di gruppo B delle disposizioni del Decreto 6 gennaio 1942, n. 27.

Decreto Interministeriale 10 luglio 1944, n. 460. — Miglioramenti di carriera agli agenti delle Ferrovie dello Stato in possesso della qualifica di squadrista.

Decreto Legislativo 16 agosto 1944, n. 540. — Estensione ai pensionati degli Istituti di previdenza delle disposizioni del Decreto 3 aprile 1944, n. 178 relativo alla concessione di acconti provvisori sulle pensioni di reversibilità alle famiglie dei pensionati statali.

Decreto Interministeriale 25 agosto 1944, n. 734. — Concessione di un'indennità speciale per la durata della guerra al personale delle Ferrovie dello Stato.

Decreto Legislativo 24 settembre 1944, n. 635. — Facoltà di collocamento in disponibilità, con la corresponsione degli assegni e per la durata di un anno, del personale civile delle Amministrazioni Centrali dello Stato.

Decreto Legislativo 15 ottobre 1944, n. 829. — Modifiche agli art. 91 e seguenti del Regolamento del Personale delle F. S., concernenti provvedimenti disciplinari.

Decreto Legislativo 16 ottobre 1944, n. 748. — Miglioramenti economici a favore del personale civile delle Amministrazioni dello Stato e del personale degli Enti parastatali e degli Enti ausiliari dello Stato e di diritto pubblico.

Decreto Legislativo 30 novembre 1944, n. 906. — Abolizione del limite per la concessione del caroviveri sulle pensioni dirette e indirette.

Decreto Legislativo 10 dicembre 1944, n. 995. — Elevazione dal 30 % al 50 % dell'assegno supplementare temporaneo di cui ai RR. DD. LL. n. 646/1941 e n. 610/1943.

O. S. n. 1, 1945. — Tessere di riconoscimento.

## C) CONCORSI ED ASSUNZIONI IN SERVIZIO.

*Provvedimento emanato dal Governo del Nord.*

Decreto Ministeriale 22 giugno 1944, n. 2749. — Graduatoria di merito del concorso interno per 500 posti di Conduttore Capo.

## D) APERTURA E CHIUSURA ALL'ESERCIZIO DI STAZIONI E FERMATE ; LORO ABILITAZIONI ; RISCATTI, CESSIONI, ELETTRIFICAZIONI DI LINEE ; MODIFICHE AI SISTEMI ED AI REGOLAMENTI DI ESERCIZIO.

I. — *Provvedimenti emanati dal Governo del Sud e dalla dipendente Amministrazione.*

- O. S. n. 1, 1944. — Soppressione della fermata di Sanuca.
- O. S. n. 2, 1944. — Ripristino del sistema d'esercizio con D. U. sulla linea Cerignola Campagna-Cerignola.
- O. S. n. 3, 1945. — Modificazioni regolamento sui segnali.
- O. S. n. 4, 1945. — Cambiamento di nome della fermata di Fimiani.
- O. S. n. 5, 1945. — Abilitazione del posto di movimento di Bari Parco Sud al servizio merci.
- O. S. n. 6, 1945. — Trasformazione del posto di movimento di Contesse in stazione abilitata al servizio viaggiatori e bagagli.
- O. S. n. 10, 1945. — Norme particolari per l'esercizio delle linee con impianti inefficienti o incompleti.
- O. S. n. 11, 1945. — Tabella da usarsi in mancanza del fanale per identificare la coda dei treni.
- O. S. n. 14, 1945. — Sopraccarico dei carri a due sale a scartamento ordinario.
- O. S. n. 15, 1945. — Trasformazione del raddoppio di Fontevecchia in stazione abilitata al servizio viaggiatori e bagagli.
- O. S. n. 16, 1945. — Soppressione del segnale di fine rallentamento, nella segnalazione dei rallentamenti notificati ai treni.
- O. S. n. 17, 1945. — Trasformazione del posto di movimento di Castelluccio Siculo in stazione abilitata ai servizi viaggiatori, bagagli e merci.

II. — *Provvedimenti emanati dal Governo del Nord e dalla dipendente Amministrazione.*

- O. S. n. 20, 1944. — Cambiamento di nome della stazione di Villafranca Sabauda.
- O. S. n. 21, 1944. — Norme sull'uso dei petardi (art. 69 Regolamento Segnali).

## E) TARIFFE E CONDIZIONI.

*Provvedimenti emanati dal Governo del Sud e dalla dipendente Amministrazione.*

- D. L. L. 17 agosto 1944, n. 189. — Provvedimenti eccezionali per il trasporto di cose sulle Ferrovie dello Stato.
- Decreto Ministeriale 31 ottobre 1944 (Gazz. Uff. 18 novembre 1944, n. 83). — Aumento dei prezzi per i trasporti di persone e cose sulle Ferrovie dello Stato e sulle ferrovie e tramvie extraurbane concesse all'industria privata.
- D. L. L. 29 marzo 1945, n. 151. — Aumento delle tariffe dei trasporti di persone e di cose sulle Ferrovie dello Stato e sulle ferrovie, tramvie extraurbane e linee di navigazione interna concesse all'industria privata.
- Decreto Legge 10 maggio 1945, n. 279. — Modificazione all'art. 19 del regolamento sulla concessione dei biglietti di viaggio ai giornalisti.
- Decreto Ministeriale 31 maggio 1945. — Modificazioni alle condizioni e tariffe per i trasporti delle cose sulle Ferrovie dello Stato.
- O. S. n. 2, 1945. — Nuovo disegno per le carte di libera circolazione, marchette di convalidazione, biglietti di viaggio, ecc. per l'anno 1945.
- O. S. n. 8, 1945. — Nuove norme per l'esecuzione dei trasporti a carro.
- O. S. n. 9, 1945. — Adeguamento corrispettivo per concessioni di binari di raccordo, accessi speciali, carico e scarico in punto determinato e simili.

## F) BILANCIO.

*Provvedimenti emanati dal Governo del Sud e dalla dipendente Amministrazione.*

- D. L. L. 21 settembre 1944, n. 267. — Variazioni agli stati di previsione dell'entrata ed a quelli della spesa di taluni Ministeri nonché ad alcuni bilanci di Aziende autonome, per l'esercizio finanziario 1944-45.

D. L. L. 30 dicembre 1944, n. 447. — Variazioni agli stati di previsione dell'entrata ed a quelli della spesa di taluni Ministeri nonchè ad alcuni bilanci di Aziende autonome, per l'esercizio finanziario 1944-45.

D. L. L. 12 marzo 1945, n. 100. — Variazioni agli stati di previsione dell'entrata ed a quelli della spesa di taluni Ministeri nonchè ad alcuni bilanci di Aziende autonome, per l'esercizio 1944-45.

## G) DIVERSI.

### I. - *Provvedimenti emanati dal Governo del Sud e dalla dipendente Amministrazione.*

D. L. L. 17 agosto 1944, n. 188. — Istituzione dell'Ente Nazionale Autotrasporti di cose (E. N. A. C.).

D. L. L. 23 settembre 1944, n. 237. — Estensione del R. Decreto Legge 13 marzo 1944, n. 85, recante miglioramenti economici a favore dei titolari di pensione, ai territori restituiti all'Amministrazione italiana e modifiche del decreto stesso.

D. L. L. 29 settembre 1944, n. 377. — Soppressione dell'Azienda autonoma statale della strada.

D. L. L. 12 ottobre 1944, n. 291. — Norme relative alla circolazione ed al cambio della valuta di guerra degli Alleati.

D. L. L. 19 ottobre 1944, n. 348. — Provvedimenti in materia di imposta generale sull'entrata e di addizionale straordinaria di guerra.

D. L. L. 19 ottobre 1944, n. 384. — Disposizioni in materia di imposte dirette.

D. L. L. 26 ottobre 1944, n. 318. — Soppressione del fascio littorio dallo stemma dello Stato e dai sigilli delle pubbliche amministrazioni e dei notai.

D. L. L. 16 novembre 1944, n. 425. — Decadenza dalle assegnazioni di alloggi di cooperative edilizie e ricupero dei contributi dello Stato.

D. L. L. 24 dicembre 1944, n. 392. — Proroga dell'efficacia delle disposizioni del R. Decreto Legge 3 gennaio 1944, n. 1, contenente norme per la sospensione del corso delle prescrizioni dei termini di decadenza e dei termini processuali.

D. L. L. 28 dicembre 1944, n. 415. — Nomina ed attribuzioni dei commissari governativi per gli alloggi.

D. L. L. 28 dicembre 1944, n. 416. — Provvedimenti regionali per la Sicilia.

D. L. L. 28 dicembre 1944, n. 417. — Provvedimenti regionali per la Sardegna.

D. L. L. 1° febbraio 1945, n. 32. — Obbligo di restituzione delle cose mobili di pertinenza dello Stato da parte di illegittimi possessori.

D. L. L. 1° febbraio 1945, n. 58. — Nuove norme sulle emanazioni, promulgazioni e pubblicazioni di decreti luogotenenziali e di altri provvedimenti.

D. L. L. 1° marzo 1945, n. 67. — Disposizioni per il pagamento delle tasse di bollo.

D. L. L. 1° marzo 1945, n. 88. — Modificazioni alle leggi sulle tasse automobilistiche.

D. L. L. 1° marzo 1945, n. 89. — Provvedimenti in materia di tasse di bollo.

D. L. L. 1° marzo 1945, n. 177. — Corresponsione di assegni integrativi delle pensioni di invalidità e vecchiaia per i superstiti e delle prestazioni delle assicurazioni sociali.

D. L. L. 8 marzo 1945, n. 72. — Fondo di solidarietà nazionale.

D. L. L. 5 aprile 1945, n. 141. — Provvedimenti in materia di imposta di registro ed ipotecaria.

D. L. L. 5 aprile 1945, n. 192. — Estensione agli appalti di durata inferiore a sei mesi della revisione dei prezzi per i contratti relativi ad opere pubbliche.

D. L. L. 22 aprile 1945, n. 148. — Applicazione del Regio Decreto Legge 6 dicembre 1943, n. 18/B, nei territori nei quali non è stato ancora esteso.

D. L. L. 3 maggio 1945, n. 269. — Imposta complementare sul reddito dei dipendenti dello Stato e di altri Enti pubblici.

D. L. L. 25 maggio 1945, n. 413. — Estensione agli esonerati per motivi politici del decreto legislativo luogotenenziale 16 novembre 1944, n. 425, relativo alla decadenza dalle assegnazioni di alloggi di cooperative edilizie.

D. L. L. 11 giugno 1945, n. 427. — Norme per agevolare la partecipazione delle società cooperative e dei loro consorzi agli appalti di opere pubbliche.

### II. - *Provvedimenti emanati dal Governo del Nord e dalla dipendente Amministrazione.*

Decreto Interministeriale 28 luglio 1944, n. 664. — Responsabilità delle società concessionarie di ferrovie, tramvie e servizi di navigazione nel trasporto delle cose e sospensione dei termini prescrizionali.

Decreto Legislativo 18 agosto 1944, n. 536. — Modifiche al testo unico delle leggi sul Consiglio di Stato approvato con decreto 26 giugno 1924 - II, n. 1054.

Decreto Legislativo 18 agosto 1944, n. 607. — Modifica al decreto 18 gennaio 1944, n. 41, riguardante la sfera di competenza e di funzionamento degli organi del Governo.

Decreto Legislativo 20 agosto 1944, n. 537. — Attribuzione al Duce della repubblica sociale italiana della competenza già attribuita all'ex Re, a decidere in merito ai ricorsi straordinari contro la legittimità dei provvedimenti amministrativi definitivi, sui quali siano esaurite o non possono proporsi domande di riparazione in via gerarchica.

Decreto Legislativo 31 agosto 1944, n. 605. — Abrogazione del decreto legislativo 8 maggio 1944, n. 194, concernente il risparmio obbligatorio.

Decreto Legislativo 30 settembre 1944, n. 674. — Provvidenze a favore dell'Associazione nazionale mutilati ed invalidi di guerra.

Decreto Legislativo 13 ottobre 1944, n. 731. — Estensione al personale degli uffici commerciali all'estero delle disposizioni del decreto legislativo 17 maggio 1944, n. 201.

Decreto Legislativo 28 ottobre 1944, n. 698. — Concessione di amnistia e condono.













# LINEE RIMASTE EFFICIENTI e LINEE INTERROTTE DURANTE 1a GUERRA (1943-1945)



- Linee a semplice binario, rimaste efficienti, esercitate o no.
- == Linee a doppio binario, rimaste efficienti, esercitate o no
- - - - - Linee interrotte a semplice binario
- · · · · Linee interrotte a doppio binario







# SITUAZIONE DELLA RETE FERROVIARIA DELLO STATO AL 30 GIUGNO 1945



- Linee esercitate a T.V. a semplice binario
- == Linee esercitate a T.V. a doppio binario
- - - - Linee esercitate a T.E. a semplice binario
- - - - Linee esercitate a T.E. a doppio binario
- ..... Linee efficienti non esercitate
- Linee interrotte
- ~ Linee marittime

Direzione Generale - Ufficio Statistica  
Disegn. B. Derma





## Situazione delle linee al 30 giugno 1945.

	Doppio binario		Semplice binario		Tratti		NOTE
	L. E.	N. E.	L. E.	N. E.	Interrotti	Efficienti non esercitati	
	Km.	Km.	Km.	Km.	Km.	Km.	
<b>I) LINEE ESERCITATE DALLE FERROVIE DELLO STATO — In complesso . . .</b>	11.210,4				5.799,9		
<b>A) Rete ferroviaria . . . . .</b> (Linee comprese nel Conto Generale del Patrimonio dell'Amministrazione F. S. [di proprietà dello Stato o di Enti nazionali] e linee di proprietà di Enti esteri di confine)	501,6	672,2	1.806,4	8.222,2	4.878,2	906,7	
	1.173,8		10.028,6		5.784,9		
	11.202,4						
1) Scartamento ordinario . . . . .	501,6	672,2	1.806,4	7.668,4	4.863,2	852,7	
	1.173,8		9.474,8		5.715,9		
	10.648,6						
2) Scartamento ridotto . . . . .	—	—	—	553,8	15,0	54,0	
			553,8		69,0		
	553,8						
<b>B) Linee marittime per il traghetto attraverso lo Stretto di Messina . . . . .</b>	8,0				15,0		
<b>II) LINEE DELLA ZONA B DELLA VENEZIA GIULIA, sotto il controllo jugoslavo . .</b>	3,1	—	103,9	111,1	38,5	30,7	
	3,1		215,0		69,2		
	218,1						

Segue: ALLEGATO N. 5.

## Situazione delle linee al 30 giugno 1945.

LINEA E TRATTI DI LINEA	Doppio binario		Semplice binario		Tratti		NOTE
	L. E.	N. E.	L. E.	N. E.	Interrotti	Efficienti non esercitati	
	Km.	Km.	Km.	Km.	Km.	Km.	
<b>Compartimento di Torino</b>							
<i>Modane-Torino P.N. (Km. 104,8).</i>							
Modane-Meana . . . . .	—	—	—	—	52,0	—	
Meana-Bussoleno . . . . .	—	—	—	7,3	—	—	
Bussoleno-Quadrivio Zappata . . . . .	—	—	43,0	—	—	—	
Quadrivio Zappata-Torino P.N. . . . .	2,5	—	—	—	—	—	
<i>Torino P.N.-Alessandria (Km. 90,1).</i>							
Torino P.N.-Trofarello . . . . .	13,0	—	—	—	—	—	
Trofarello-Alessandria . . . . .	—	—	77,1	—	—	—	
<i>Torino P.N.-Rho (Km. 135,5).</i>							
Torino P.N.-Torino Dora . . . . .	7,3	—	—	—	—	—	
Torino Dora-Settimo . . . . .	—	9,5	—	—	—	—	
Settimo-Rho . . . . .	—	—	—	118,7	—	—	
<i>Trofarello-Ventimiglia (Km. 170,8).</i>							
Trofarello-Cavallermaggiore . . . . .	—	—	31,4	—	—	—	
Cavallermaggiore-Bivio Madonna Olmo . . . . .	—	—	—	40,8	—	—	
Bivio Madonna dell'Olmo-Cuneo . . . . .	—	—	—	—	3,3	—	
Cuneo-Vernante . . . . .	—	—	—	—	19,3	—	
Vernante-Ventimiglia . . . . .	—	—	—	—	76,0	—	
<i>Susa-Bussoleno (Km. 7,5).</i>							
Susa-Bussoleno . . . . .	—	—	—	—	—	7,5	
<i>Pré St. Didier-Aosta (Km. 31,4).</i>							
Pré St. Didier-Aosta . . . . .	—	—	31,4	—	—	—	
<i>Aosta-Chivasso (Km. 98,6).</i>							
Aosta-Montalto Dora . . . . .	—	—	—	62,6	—	—	
Montalto Dora-Ivrea . . . . .	—	—	—	—	3,5	—	
Ivrea-Chivasso . . . . .	—	—	—	32,5	—	—	
<i>Chivasso-Asti (Km. 51,5).</i>							
Chivasso-S. Sebastiano . . . . .	—	—	—	—	6,6	—	
S. Sebastiano-Asti . . . . .	—	—	—	—	—	44,9	
<i>Asti-Acqui (Km. 45,5).</i>							
Asti-S. Marzanotto Rivi . . . . .	—	—	—	—	5,1	—	
S. Marzanotto Rivi-Nizza M. . . . .	—	—	19,9	—	—	—	
Nizza Monferrato-Mombaruzzo . . . . .	—	—	—	—	7,3	—	
Mombaruzzo-Acqui . . . . .	—	—	13,2	—	—	—	
<i>Santhià-Arona (Km. 65).</i>							
Santhià-Carisio . . . . .	—	—	—	—	8,7	5,1	
Carisio-Buronzo . . . . .	—	—	—	51,2	—	—	
Buronzo-Arona . . . . .	—	—	—	—	—	—	
<i>Domodossola-Novara (Km. 89,4).</i>							
Domodossola-Omegna . . . . .	—	—	—	52,1	37,3	—	
Omegna-Novara . . . . .	—	—	—	—	—	—	
<i>Novara-Alessandria (Km. 66,5).</i>							
Novara-Alessandria . . . . .	—	66,5	—	—	—	—	
<i>Alessandria-S. Giuseppe Cairo (Km. 82,2).</i>							
Alessandria-S. Giuseppe Cairo . . . . .	—	—	82,2	—	—	—	
<i>S. Giuseppe di Cairo-Allare (Km. 6,4).</i>							
S. Giuseppe di Cairo-Allare . . . . .	—	—	—	—	—	6,4	
<i>Varallo Sesia-Vignale (Km. 50,8).</i>							
Varallo Sesia-Vignale . . . . .	—	—	—	50,8	—	—	
<i>Vercelli-Valenza (Km. 41,5).</i>							
Vercelli-Valenza . . . . .	—	—	—	41,5	—	—	
<i>Castelrosso-Casale Popolo (Km. 41,4).</i>							
Castelrosso-Crescentino . . . . .	—	—	—	—	14,1	—	
Crescentino-Casale Popolo . . . . .	—	—	—	—	—	27,3	
<i>Cava Carbonara-Torreberetti (Km. 35,6).</i>							
Cava Carbonara-Torreberetti . . . . .	—	—	—	35,6	—	—	
<i>Vercelli-Pavia (Km. 65).</i>							
Vercelli-Cava Carbonara . . . . .	—	—	—	57,4	—	—	
Cava Carbonara-Bivio Gravellone . . . . .	—	—	—	—	5,3	—	
Bivio Gravellone-Pavia . . . . .	—	—	—	2,3	—	—	
<i>Milano S. Cristoforo-Asti (Km. 114,5).</i>							
Milano S. Cristoforo-Mortara . . . . .	—	—	—	41,0	—	—	
Mortara-Moncalvo . . . . .	—	—	—	—	—	50,6	
Moncalvo-Asti . . . . .	—	—	—	—	22,9	—	
<b>Totale a riportare</b>	<b>22,8</b>	<b>76,0</b>	<b>298,2</b>	<b>613,1</b>	<b>242,1</b>	<b>141,8</b>	

Segue: ALLEGATO N. 5.

LINEA E TRATTI DI LINEA	Doppio binario		Semplice binario		Tratti		NOTE
	L. E.	N. E.	L. E.	N. E.	Interrotti	Efficienti non esercitati	
	Km.	Km.	Km.	Km.	Km.	Km.	
<i>Riporto</i>	22,8	76,0	298,2	613,1	242,1	141,8	
<i>Asti-Castagnole delle Lanze (Km. 20,2).</i>							
Asti-S. Marzanotto	—	—	—	—	4,4	—	
S. Marzanotto-Castagnole L.	—	—	—	—	—	15,8	
<i>Trofarello-Chieri (Km. 8,6).</i>			8,6	—	—	—	
<i>Bivio Sangone-Torre Pellice (Km. 47,2).</i>							
Bivio Sangone-Piscina	—	—	22,5	—	—	—	
Piscina-Ponte Chisone	—	—	—	10,3	—	—	
Ponte Chisone-Torre Pellice	—	—	—	—	14,4	—	
<i>Briaherasio-Barge (Km. 11,7).</i>						11,7	
<i>Atrasca-Bivio Madonna Olmo (Km. 63,2).</i>							
Atrasca-Villafranca Piemonte	—	—	—	—	16,4	—	
Villafranca Piemonte-Bivio Mad. Olmo	—	—	—	47,4	—	—	
<i>Bivio Madonna dell'Olmo-Cuneo Gesso (Km. 3,1).</i>					3,1	—	
<i>Moretta-Cantalupo (Km. 105,3).</i>							
Moretta-Cavallermaggiore	—	—	—	—	15,3	—	
Cavallermaggiore-Mussotto	—	—	—	28,1	—	—	
Mussotto-Alba	—	—	—	—	2,3	—	
Alba-Cantalupo	—	—	—	69,6	—	—	
<i>Saluzzo-Savigliano (Km. 14,9).</i>							
Saluzzo-Lagnasco	—	—	—	—	—	6,4	
Lagnasco-Savigliano	—	—	—	—	8,5	—	
<i>Busca-Dronero (Km. 12,1).</i>				12,1	—	—	
<i>Carmagnola-Savona Letimbro (Km. 115,9).</i>							
Carmagnola-Bra	—	—	20,4	—	—	—	
Bra-Niella	—	—	—	—	30,2	—	
Niella-Ceva	—	—	10,7	—	—	—	
Ceva-Cengio	—	—	—	—	16,6	—	
Cengio-Sella	—	—	15,6	—	—	—	
Sella-Santuario	—	—	—	—	7,4	—	
Santuario-Savona Letimbro	—	—	6,0	—	—	—	
<i>Fossano-Ceva (Km. 38,1).</i>							
Fossano-Mondovi (1)	—	—	19,0	—	—	—	
Mondovi-Ceva	—	—	—	—	19,1	—	(1) Trasbordo al Ponte Stura tra Fossano e Trinità.
<i>Ceva-Ormea (Km. 35,4).</i>							
Ceva-Nucetto	—	—	—	—	7,3	—	
Nucetto-Ormea	—	—	—	—	—	28,1	
<i>Bastia Mondovi-Cuneo Gesso (Km. 35,7).</i>							
Bastia Mondovi-Mondovi	—	—	—	—	—	11,9	
Mondovi-Cuneo Gesso	—	—	—	23,8	—	—	
<i>Cuneo Gesso-Borgo S. Dalmazzo (Km. 12,1).</i>			12,1	—	—	—	
<i>Torino P.N.-Smistamento e raccordi (Km. 8,3)</i>	8,3	—	—	—	—	—	
<i>Torino Dora-Torino Vanchiglia (Km. 4,4).</i>	—	—	—	4,4	—	—	
<i>Alessandria-Smistamento e raccordi (Km. 3,8).</i>	3,8	—	—	—	—	—	
<i>Torreberetti-Cava Po (Km. 1,5).</i>	—	—	—	1,5	—	—	
<i>Savona Let.-Savona Maritt. e raccordi (Km. 3,4).</i>	—	—	1,7	1,7	—	—	
<b>TOTALI</b>	<b>34,9</b>	<b>76,0</b>	<b>414,8</b>	<b>802,0</b>	<b>396,1</b>	<b>216,7</b>	
	<b>110,9</b>		<b>1.216,8</b>		<b>611,8</b>		
			<b>1.327,7</b>				
<b>Compartimento di Milano</b>							
<i>Rho-Milano Centrale (Km. 16,4).</i>							
Rho-Milano Certosa	—	7,7	—	—	—	—	
Milano Certosa-Milano Centr.	8,7	—	—	—	—	—	
<i>Milano Centrale-Rezzato (Km. 91,4).</i>							
Milano Centrale-Milano Lambrate	3,8	—	—	—	—	—	
Milano Lambrate-Trecella	—	20,8	—	—	—	—	
Trecella-Cassano d'Adda	—	—	—	2,6	—	—	
Cassano d'Adda-Morengo	—	14,9	—	—	—	—	
Morengo-Romano	—	—	—	3,9	—	—	
Romano-Ospitaletto Bresciano (2)	—	25,6	—	—	—	—	
Ospitaletto Bresciano-Brescia	—	—	—	11,2	—	—	
Brescia-Rezzato	—	—	—	—	8,6	—	(2) A semplice binario sul Ponte sull'Oglio.
<b>Totali a riportare</b>	<b>12,5</b>	<b>69,0</b>	<b>—</b>	<b>17,7</b>	<b>8,6</b>	<b>—</b>	



Segue: ALLEGATO N. 5.

LINEA E TRATTI DI LINEA	Doppio binario		Semplice binario		Tratti		NOTE
	L. E.	N. E.	L. E.	N. E.	Interrotti	Efficienti non esercitati	
	Km.	Km.	Km.	Km.			
<i>Riporto</i>	12,5	69,0	—	17,7	8,6	—	
<i>Chiasso-Milano Centrale (Km. 50,8)</i>	50,8	—	—	—	—	—	
<i>Milano Centrale-Piacenza (Km. 71,4)</i>							
Milano Centrale-Milano Lambrate	3,8	—	—	—	—	—	
Milano Lambrate-Milano Rogoredo	—	5,8	—	—	—	—	
Milano Rogoredo-Casalpusterlengo	—	—	—	44,8	—	—	
Casalpusterlengo-Codogno	—	4,9	—	—	—	—	
Codogno-S. Stefano Lodigiano	—	—	—	4,0	—	—	
S. Stefano Lodigiano-Piacenza	—	—	—	—	8,1	—	
<i>Domodossola-Milano Certosa (Km. 114,9)</i>							
Domodossola-Dormelletto	—	—	—	59,6	—	—	
Dormelletto-Sesto Calende	—	—	—	16,9	4,5	—	
Sesto Calende-Gallarate	—	—	—	—	—	—	
Gallarate-Milano Certosa	33,9	—	—	—	—	—	
<i>Milano Certosa-Milano P.N. (Km. 5,7)</i>	5,7	—	—	—	—	—	
<i>Milano Lambrate-Tortona (Km. 75,9)</i>							
Milano Lambrate-Milano Rogoredo	—	5,8	—	—	—	—	
Milano Rogoredo-Sponda sinistra Po	—	—	—	38,9	—	—	
Sponda sinistra Po-Bressana Bott.	—	—	—	—	2,2	—	
Bressana Bottarone-Voghera	—	—	—	12,8	—	—	
Voghera-Tortona	—	—	16,2	—	—	—	
<i>Tortona-Alessandria (Km. 21,9)</i>							
Tortona-Bivio Tortona	—	—	—	—	1,8	—	
Bivio Tortona-Alessandria	—	—	20,1	—	—	—	
<i>Voghera-Piacenza (Km. 58,4)</i>							
Voghera-S. Nicolò	—	—	—	49,7	—	—	
S. Nicolò-Piacenza	—	—	—	—	8,7	—	
<i>Arona-Vignale (Km. 32,5)</i>							
Arona-Vignale	—	—	—	32,5	—	—	
<i>Luino-Oleggio (Km. 50,7)</i>							
Luino-Laveno Mombello	—	—	—	14,6	—	—	
Laveno Mombello-Oleggio	—	—	—	—	36,1	—	
<i>Laveno-Gallarate (Km. 31,2)</i>							
Laveno-Gallarate	—	—	—	31,2	—	—	
<i>Porto Ceresio-Gallarate (Km. 32,9)</i>							
Porto Ceresio-Varese	—	—	14,2	—	—	—	
Varese-Gallarate	18,7	—	—	—	—	—	
<i>Pavia-Casalpusterlengo (Km. 41,6)</i>							
Pavia-Casalpusterlengo	—	—	—	—	41,6	—	
<i>Codogno-Mantova (Km. 89,6)</i>							
Codogno-Bozzolo (3)	—	—	—	63,8	—	—	
Bozzolo-Mantova	—	—	—	—	25,8	—	(3) Trasbordo al Ponte sull'Adda.
<i>Milano Lambrate-Milano S. Crist. (Km. 12,8)</i>							
Milano Lambrate-Milano S. Crist.	—	—	—	12,8	—	—	
<i>Milano P.ta Genova-Milano S. Cristoforo (Km. 3,4)</i>							
Milano P.ta Genova-Milano S. Cristoforo	—	—	—	3,4	—	—	
<i>Tortona-Novl Ligure (Km. 18,5)</i>							
Tortona-Bivio Tortona	—	—	—	—	1,8	—	
Bivio Tortona-Novl Ligure Cabina A	14,6	—	—	—	—	—	
Novl Ligure Cabina A-Novl Ligure	—	—	2,1	—	—	—	
<i>Monza-Sondrio (Km. 116,6)</i>							
Monza-Calolziocorte Olginate	—	—	30,4	—	—	—	
Calolziocorte Olginate-Lecco	6,9	—	—	—	—	—	
Lecco-Sondrio	—	—	79,3	—	—	—	
<i>Colico-Chiavenna (Km. 26,3)</i>							
Colico-Chiavenna	—	—	26,3	—	—	—	
<i>Albate Camerlata-Lecco (Km. 36,8)</i>							
Albate Camerlata-Lecco	—	—	—	—	—	36,8	
<i>Calolziocorte Olginate-Rovato (Km. 57,7)</i>							
Calolziocorte Olginate-Rovato	—	—	—	—	57,7	—	
<i>Seregno-Ponte S. Pietro (Km. 31,9)</i>							
Seregno-Usmate Carnate	—	—	—	—	14,0	—	
Usmate Carnate-P.te S. Pietro	—	—	—	17,9	—	—	
<i>Paratico Sarnico-Palazzolo Oglio (Km. 9,7)</i>							
Paratico Sarnico-Palazzolo Oglio	—	—	—	—	—	9,7	
<i>Bergamo-Cremona (Km. 86,5)</i>							
Bergamo-Cremona	—	—	—	86,5	—	—	
<i>Cremona-Fidenza (Km. 34)</i>							
Cremona-Fidenza	—	—	—	—	34,0	—	
<i>Treviglio Ovest-Bivio Bergamo (Km. 1,3)</i>							
Treviglio Ovest-Bivio Bergamo	—	—	—	—	1,3	—	
<i>Totali a riportare</i>	146,9	85,5	188,6	507,1	246,2	46,5	

Segue: ALLEGATO N. 5.

LINEA E TRATTI DI LINEA	Doppio binario		Semplice binario		Tratti		NOTE
	L. E.	N. E.	L. E.	N. E.	Interrotti	Efficienti non esercitati	
	Km.	Km.	Km.	Km.			
<i>Riporto</i>	146,9	85,5	188,6	507,1	246,2	46,5	
<i>Bressana Bottarone-Broni</i> (Km. 13,3)	—	—	—	—	13,3	—	
<i>Brescia-Parma</i> (Km. 91,1)	—	—	—	—	91,1	—	
<i>S. Zeno Folzano-Olmeneta</i> (Km. 33,7)	—	—	—	—	33,7	—	
<i>Piacenza-Castelvetro</i> (Km. 24,9)	—	—	—	—	24,9	—	
<i>Cintura di Milano e raccordi</i> (Km. 48,3)	27,8	14,3	1,1	5,1	—	—	
<i>Arona-Arona Lago e raccordi</i> (Km. 1,7)	—	—	—	1,7	—	—	
<i>Como S. Giovanni-Como Lago</i> (Km. 1,1)	—	—	—	1,1	—	—	
<i>Raccordi di Gallarate, Brescia, Pavia e Voghera</i> (Km. 8,8)	3,7	—	—	5,1	—	—	
<i>Cremona-Cremona Po</i> (Km. 2,8)	—	—	—	2,8	—	—	
<b>TOTALI</b>	<b>178,4</b>	<b>99,8</b>	<b>189,7</b>	<b>522,9</b>	<b>409,2</b>	<b>46,5</b>	
	278,2		712,6		456,7		
	990,8						
<b>Compartimento di Verona</b>							
<i>Resato-Verona P.N.</i> (Km. 56)	—	—	—	—	56,0	—	
<i>Desenzano Garda-Desenz. Porto</i> (Km. 3,7)	—	—	—	—	—	3,7	
<i>Verona-Vicenza</i> (Km. 51,7)	—	—	—	—	51,7	—	
<i>Brennero-Verona P.N.</i> (Km. 236,2)							
<i>Brennero-Vipiteno</i>	22,2	—	—	—	—	—	
<i>Vipiteno-Campo di Trens</i>	—	—	—	—	4,9	—	
<i>Campo di Trens-Le Cave</i>	—	—	6,8	—	—	—	
<i>Le Cave-Bressanone</i>	17,3	—	—	—	—	—	
<i>Bressanone-Chiusa</i>	—	—	10,1	—	—	—	
<i>Chiusa-Ponte Gardena</i>	5,8	—	—	—	—	—	
<i>Ponte Gardena-Castelrotto</i>	—	—	4,4	—	—	—	
<i>Castelrotto-Campodazzo</i>	3,8	—	—	—	—	—	
<i>Campodazzo-Prato Tires</i>	—	—	—	—	6,4	—	
<i>Prato Tires-Bolzano</i>	7,6	—	—	—	—	—	
<i>Bolzano-Bronzolo</i>	—	—	11,0	—	—	—	
<i>Bronzolo-Ora</i>	5,1	—	—	—	—	—	
<i>Ora-Egna Termeno</i>	—	—	—	—	5,8	—	
<i>Egna Termeno-Magrè</i>	4,0	—	—	—	—	—	
<i>Magrè-Verona P.N.</i>	—	—	—	—	121,0	—	
<i>Fortezza-S. Candido</i> (Km. 64,5)	—	—	—	—	—	64,5	
<i>Brunico-Campo Tures</i> (Km. 15,2)	—	—	15,2	—	—	—	
<i>Chiusa-P. V. Gardena</i> (Km. 31,4)	—	—	—	—	—	31,4	(scartamento ridotto m. 0,76)
<i>Vicenza-Schio</i> (Km. 31,1)	—	—	—	31,1	—	—	
<i>Bolzano-Malles Venosta</i> (Km. 91,3)							
<i>Bolzano-Merano</i>	—	—	31,3	—	—	—	
<i>Merano-Malles Venosta</i>	—	—	—	—	—	60,0	
<i>Trento-Primolano</i> (Km. 67)							
<i>Trento-Borgo Valsugana</i>	—	—	—	43,7	—	—	
<i>Borgo Valsugana-Primolano</i>	—	—	—	—	23,3	—	
<i>Raccordi di Verona</i> (Km. 10,8)	—	—	—	—	6,4	4,4	
<i>Bolzano Bivio-Zona industriale</i> (Km. 0,5)	0,5	—	—	—	—	—	
<i>Mezzocorona-Mezzolombardo</i> (Km. 3)	—	—	—	3,0	—	—	
<i>Verona P.N.-Ostiglia</i> (Km. 44,3)	—	—	—	—	44,3	—	
<i>Mantova-Monselice</i> (Km. 83,8)							
<i>Mantova-Nogara</i>	—	—	—	—	26,2	—	
<i>Nogara-Cerea</i>	—	—	—	—	—	12,3	
<i>Cerea-Legnago</i>	—	—	—	7,4	—	—	
<i>Legnago-Monselice</i>	—	—	—	—	37,9	—	
<b>Totale a riportare</b> (solo scart. ordinario)	<b>66,3</b>	<b>—</b>	<b>78,8</b>	<b>85,2</b>	<b>383,9</b>	<b>144,9</b>	

Segue: ALLEGATO N. 5.

LINEA E TRATTI DI LINEA	Doppio binario		Semplice binario		Tratti		NOTE
	L. E.	N. E.	L. E.	N. E.	Interrotti	Efficienti non esercitati	
	Km.	Km.	Km.	Km.	Km.	Km.	
<i>Risporto</i>	66,3	—	78,8	85,2	383,9	144,9	
<i>Verona P.N.-Borgoforte (Km. 49,3).</i>							
Verona P.N.-S. Antonio Mantovano . . . . .	—	—	—	33,1	—	—	
S. Antonio Mantovano-Borgoforte . . . . .	—	—	—	—	16,1	—	
<i>Dossobuono-Cerea (Km. 36,6).</i>							
Dossobuono-Cerea . . . . .	—	—	—	36,6	—	—	
<i>Legnago-Rovigo (Km. 47,1).</i>							
Legnago-Rovigo . . . . .	—	—	—	47,1	—	—	
<i>Ostiglia-Grisignano di Zocco (Km. 67).</i>							
Ostiglia-Grisignano di Zocco . . . . .	—	—	—	—	67,0	—	
<i>Bivio Minerbe-Bivio Bevilacqua (Racc. Adige) (Km. 1,4).</i>							
Bivio Minerbe-Bivio Bevilacqua . . . . .	—	—	—	—	1,4	—	
<b>TOTALI: SCARTAMENTO ORDINARIO</b>	<b>66,3</b>	<b>—</b>	<b>78,8</b>	<b>202,0</b>	<b>468,4</b>	<b>144,9</b>	
	66,3		78,8	202,0	468,4	144,9	
	347,1		280,8		613,3		
<b>SCARTAMENTO RIDOTTO</b>	—	—	—	—	—	31,4	
<b>TOTALI GENERALI COMP. DI VERONA</b>	<b>66,3</b>	<b>—</b>	<b>78,8</b>	<b>202,0</b>	<b>468,4</b>	<b>176,3</b>	
	66,3		78,8	202,0	468,4	176,3	
	347,1		280,8		644,7		
<b>Compartimento di Venezia</b>							
<i>Vicenza-Venezia S. Lucia (Km. 67,4).</i>							
Vicenza-Ponte di Brenta . . . . .	—	—	—	—	—	35,8	
Ponte di Brenta-Vigonza . . . . .	—	—	—	—	6,1	—	
Vigonza-Venezia Mestre . . . . .	—	—	—	8,5	—	17,0	
Venezia Mestre-Venezia S. Lucia . . . . .	—	—	—	—	—	—	
<i>Venezia Mestre-Portogruaro (Km. 59,3).</i>							
Venezia Mestre-Quadrivio Gazzera . . . . .	—	—	—	0,9	—	—	
Quadrivio Gazzera-Portogruaro . . . . .	—	—	—	—	58,4	—	
<i>Venezia Mestre-Udine (Km. 126,6).</i>							
Venezia Mestre-Udine . . . . .	—	—	—	126,6	—	—	
<i>Primolano-Venezia Mestre (Km. 80).</i>							
Primolano-Cismon del Grappa . . . . .	—	—	—	—	6,3	—	
Cismon del Grappa-Venezia Mestre . . . . .	—	—	—	—	—	73,7	
<i>Grisignano di Zocco-Treviso P.S.Q. (Km. 46,9).</i>							
Grisignano di Zocco-Treviso P.S.Q. . . . . .	—	—	—	—	46,9	—	
<i>Vicenza-Treviso Centrale (Km. 60).</i>							
Vicenza-Fontaniva . . . . .	—	—	—	—	20,0	—	
Fontaniva-Treviso Centrale . . . . .	—	—	—	—	—	40,0	
<i>Treviso C.-S. Vito al T.-Casarsa (Km. 66,6).</i>							
Treviso C.-S. Vito al T.-Casarsa . . . . .	—	—	—	—	66,6	—	
<i>Casarsa-Gemona del Friuli (Km. 49,9).</i>							
Casarsa-S. Giorgio della Richinvelda . . . . .	—	—	—	—	—	11,2	
S. Giorgio Richinvelda-Gemona del F. . . . .	—	—	—	—	38,7	—	
<i>Padova-Calalzo Pieve di C. (Km. 155,4).</i>							
Padova C.-Montebelluna . . . . .	—	—	—	—	—	46,5	
Montebelluna-Calalzo Pieve Cad. . . . .	—	—	—	—	108,9	—	
<i>Camposampiero-Bassano Grappa (Km. 29,1).</i>							
Camposampiero-Cittadella . . . . .	—	—	—	—	14,4	—	
Cittadella-Bassano del Grappa . . . . .	—	—	—	—	—	14,7	
<i>Treviso P.S.Q.-Montebelluna (Km. 18,4).</i>							
Treviso P.S.Q.-Montebelluna . . . . .	—	—	—	—	—	18,4	
<i>Montebelluna-Susegana (Km. 19).</i>							
Montebelluna-Ponte Piave . . . . .	—	—	—	—	18,0	—	
Ponte Piave-Susegana . . . . .	—	—	—	1,0	—	—	
<i>Ponte nelle Alpi Polpet-Conegliano (Km. 39,9).</i>							
Ponte nelle Alpi Polpet-Vittorio Veneto . . . . .	—	—	—	—	36,4	—	
Vittorio Veneto-Conegliano . . . . .	—	—	—	—	—	13,5	
<b>Totale e riportare</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>137,0</b>	<b>410,7</b>	<b>270,8</b>	

Segue: ALLEGATO N. 5.

LINEA E TRATTI DI LINEA	Doppio binario		Semplice binario		Tratti		NOTE
	L. E.	N. E.	L. E.	N. E.	Interrotti Km.	Efficienti non esercitati Km.	
	Km.	Km.	Km.	Km.			
<i>Riparto</i>	—	—	—	137,0	410,7	270,8	
<i>Sacile-Pinzano (Km. 53,8).</i>	—	—	—	—	—	27,2	
Sacile-Montereale Valcellina . . . . .	—	—	—	—	25,0	—	
Montereale Valcellina-Pinzano . . . . .	—	—	—	—	—	—	
<i>Motta di Livo-Portogruaro-S. Vito (Km. 33,7).</i>	—	—	—	—	33,7	—	
<i>Portogruaro-Scalo Lemene (Km. 0,4).</i>	—	—	—	0,4	—	—	
<i>Venezia Marittima-Bivio Maritt. (Km. 2,1).</i>	—	2,1	—	—	—	—	
<i>Venezia Mestre-Porto ind. Marghera (Km. 3,7).</i>	—	3,7	—	—	—	—	
<i>Cintura di Venezia Mestre e raccordi (Km. 29,7).</i>	—	5,9	—	—	4,2	19,6	
<i>Raccordi di Padova (Km. 7,6).</i>	—	—	—	7,6	—	—	
<i>Bivio S. Gaetano-Bivio Feltrina (Km. 2,1).</i>	—	—	—	—	2,1	—	
<i>Treviso Centrale-Scalo Motta (Km. 2,7).</i>	—	—	—	—	2,7	—	
<i>Portogruaro-Villa Vicentina (Km. 46,4).</i>	—	—	—	—	—	6,0	
Portogruaro-Fossalta di Portogruaro . . . . .	—	—	—	—	15,3	—	
Fossalta di Portogruaro-Palazzolo dello Stella . . . . .	—	—	—	—	—	20,8	
Palazzolo dello Stella-Cervignano . . . . .	—	—	—	—	—	—	
Cervignano Friuli-Villa Vicentina . . . . .	—	—	—	4,3	—	—	
<i>Udine-Tarvisio Centrale (Km. 93,6).</i>	—	—	35,2	—	33,0	—	
Udine-Venezzone . . . . .	—	—	—	—	—	—	
Venezzone-Pontebba . . . . .	—	—	—	—	—	—	
Pontebba-Tarvisio Centrale . . . . .	—	—	24,6	—	—	—	
<i>Tarvisio Centr.-Fusine Laghi (Km. 8,3).</i>	—	—	—	1,0	—	7,3	
Tarvisio Centr.-Deviatolo Tarv. vecchia . . . . .	—	—	—	—	—	—	
Deviatolo Tarvisio vecchia-Fusine Laghi . . . . .	—	—	—	—	—	—	
<i>Udine-Pontile per Grado (Km. 40,8).</i>	—	—	—	28,3	11,7	—	
Udine-Cervignano del Friuli . . . . .	—	—	—	—	—	—	
Cervignano Friuli-Belvedere . . . . .	—	—	—	—	—	0,8	
Belvedere-Pontile per Grado . . . . .	—	—	—	—	—	—	
<i>Palmanova-S. Giorgio di Nogaro (Km. 11,4).</i>	—	—	—	—	—	11,4	
<i>Udine-S. Giovanni Natisone (Km. 15,5).</i>	—	—	12,3	—	2,2	—	
Udine-Manzano . . . . .	—	—	—	—	—	—	
Manzano-S. Giovanni Natisone . . . . .	—	—	—	—	—	—	
<i>S. Giorgio di Nogaro-P.to Nogaro (Km. 2,2).</i>	—	—	—	—	2,2	—	
<i>Raccordi di Udine (Km. 4,6).</i>	—	—	3,8	0,8	—	—	
<i>Raccordi di Gemona e Tarvisio (Km. 2).</i>	—	—	—	2,0	—	—	
<i>Bivio Val-Bivio Pradamano (Km. 5,4).</i>	—	—	5,4	—	—	—	
<b>TOTALI</b>	—	11,7	82,2	181,4	544,3	363,9	
		11,7	263,6		908,2		
		275,3					
<b>Compartimento di Trieste</b>							
<i>Villa Vicentina-Trieste Centr. (Km. 39,4).</i>	—	—	—	4,6	—	—	
Villa Vicentina-Pieris Turriaco . . . . .	—	—	—	3,0	—	—	
Pieris Turriaco-Ronchi Legion. Sud . . . . .	17,2	—	—	—	—	—	
Ronchi Legionari Sud-Bivio Galleria . . . . .	—	—	13,7	—	—	—	
Bivio Galleria-Trieste Centrale . . . . .	—	—	—	—	—	—	
<i>Bivio Galleria-Sesana conf. (Km. 27,8).</i>	27,8	—	—	—	—	—	
<i>Bivio d'Auristina-Bivio Viadotto (Km. 0,8).</i>	0,8	—	—	—	—	—	
<i>S. Giovanni Natisone-Monfalcone (Km. 40).</i>	—	—	22,6	—	17,4	—	
S. Giovanni Natisone-Gorizia Centr. . . . .	—	—	—	—	—	—	
Gorizia Centrale-Monfalcone . . . . .	—	—	—	—	—	—	
<i>Gorizia C.-Battuglia confine (Km. 16).</i>	—	3,6	—	—	12,4	—	
Gorizia Centr.-Gorizia S. Marco . . . . .	—	—	—	—	—	—	
Gorizia S. Marco-Battuglia confine . . . . .	—	—	—	—	—	—	
<b>Totale e riportare</b>	45,8	3,6	40,2	4,6	29,8	—	

Segue: ALLEGATO N. 5.

LINEA E TRATTI DI LINEA	Doppio binario		Semplice binario		Tratti		NOTE
	L. E. Km.	N. E. Km.	L. E. Km.	N. E. Km.	Interrotti Km.	Efficienti non esercitati Km.	
<i>Riporto</i>	45,8	3,6	40,2	4,6	29,8	—	
<i>Trieste C.M.-Prevacina Gradiscutta</i> (Km. 44,7).	—	—	—	—	—	—	
Trieste C.M.-Poggioreale Carso . . . . .	—	—	15,6	—	—	—	
Poggioreale Carso-Prevacina Gradiscutta . . . . .	—	—	—	—	29,1	—	
<i>Valvolciana-Auzza confine zona B</i> (Km. 37,7).	—	—	—	—	—	—	
Valvolciana-Auzza . . . . .	—	—	—	—	31,6	—	
Auzza-Confini zona B . . . . .	—	—	—	—	—	6,1	
<i>Gorizia S. Marco-Gorizia M. Santo</i> (Km. 4,2). . . . .	—	—	—	4,2	—	—	
<i>Trieste C.M.-S. Elia confine</i> (Km. 15,2).	—	—	—	—	—	—	
Trieste C. Marzio-S. Elia . . . . .	—	—	—	14,9	—	—	
S. Elia-S. Elia confine zona B . . . . .	—	—	—	—	—	0,3	
<i>Gallesano confine-Pola</i> (Km. 3,6). . . . .	—	—	—	3,6	—	—	
<i>Trieste Scalo-Barcola e raccordi</i> (Km. 4,7). . . . .	—	1,1	1,7	1,9	—	—	
<i>Trieste Scalo-Smist.-Cancello Aquila e racc.</i> (Km. 15,3).	—	—	—	15,3	—	—	
<i>Raccordi di Ronchi dei Legionari</i> (Km. 5,9). . . . .	—	—	2,1	—	3,8	—	
<i>Monfalcone-Porto Rosega</i> (Km. 3,3). . . . .	—	—	—	—	3,3	—	
<i>Poggioreale del Carso-Poggioreale camp.</i> (Km. 2). . . . .	—	—	2,0	—	—	—	
<b>TOTALI</b> . . . . .	45,8	4,7	61,6	44,5	97,6	6,4	
	50,5		106,1		104,0		
	156,6						
<b>Linee della zona B della Venezia Giulia sotto il controllo jugoslavo</b>							
<i>Sesana confine zona B-Postumia</i> (Km. 39,8).	—	—	—	—	—	—	
Sesana confine-Divaccia S. Canziano . . . . .	3,1	—	—	—	—	—	
Divaccia S. Canziano-Postumia Grotte . . . . .	—	—	36,7	—	—	—	
<i>Postumia Grotte-Postumia ex conf.</i> (Km. 10,2). . . . .	—	—	10,2	—	—	—	
<i>S. Pietro del Carso-Fiume</i> (Km. 55,5). . . . .	—	—	55,5	—	—	—	
<i>Fiume-Fiume confine</i> (Km. 1,5). . . . .	—	—	1,5	—	—	—	
<i>Battuglia confine-Aidussina</i> (Km. 10,9). . . . .	—	—	—	—	10,9	—	
<i>Auzza conf. zona B.-Piedicolle</i> (Km. 22,8). . . . .	—	—	—	—	—	22,8	
<i>Piedicolle-Piedicolle ex confine</i> (Km. 3,5). . . . .	—	—	—	—	—	3,5	
<i>S. Elia confine-Pola confine zona B</i> (Km. 110,8).	—	—	—	—	—	—	
S. Elia confine-Erpelle Cosina . . . . .	—	—	—	—	—	4,4	
Erpelle Cosina-Cerreto . . . . .	—	—	—	51,6	—	—	
Cerreto Istriano-Pisino . . . . .	—	—	—	—	7,1	—	
Pisino-Gallesano-Confini zona B . . . . .	—	—	—	47,7	—	—	
<i>Canjanaro-Rovigno d'Istria</i> (Km. 20,5). . . . .	—	—	—	—	20,5	—	
<i>Divaccia S. Canziano-Erpelle C.</i> (Km. 11,8). . . . .	—	—	—	11,8	—	—	
<b>TOTALI</b> . . . . .	3,1	—	103,9	111,1	38,5	30,7	
	3,1		215,0		69,2		
	218,1						
<b>Compartimento di Genova</b>							
<i>Alessandria-Is. Cantone-Busalla-Genova P.P.</i> (Km. 75,2).	—	—	—	—	—	—	
Alessandria-Novli Ligure cabina B. . . . .	19,7	—	—	—	—	—	
Novli Ligure cab. B-Busalla . . . . .	23,0	—	32,5	—	—	—	
Busalla-Genova P. Principe . . . . .	—	—	—	—	—	—	
<i>Ronco-Bivio Ronco</i> (Km. 0,9). . . . .	0,9	—	—	—	—	—	
<b>Totale a riportare</b>	43,6	—	32,5	—	—	—	

Segue: ALLEGATO N. 5.

LINEA E TRATTI DI LINEA	Doppio binario		Semplice binario		Tratti		NOTE
	L. E. Km.	N. E. Km.	L. E. Km.	N. E. Km.	Interrotti Km.	Efficienti non esercitati Km.	
<i>Riporto</i>	43,6	—	32,5	—	—	—	
<i>Genova P.P.-La Spezia Centrale</i> (Km. 87).							
Genova P. Principe-Bogliasco . . . . .	—	—	12,8	—	—	—	
Bogliasco-Framura . . . . .	—	—	—	—	47,9	—	
Framura-La Spezia Centrale . . . . .	—	—	—	26,3	—	—	
<i>Tortona-Genova Samp. (via Mignanego)</i> (Km. 59,5).							
Tortona-Ronco . . . . .	—	—	35,0	—	—	—	
Ronco-Genova Sampierdarena . . . . .	24,5	—	—	—	—	—	
<i>Genova Sampierdarena-Ventimiglia</i> (Km. 147,4).							
Genova Sampierdarena-Vado Ligure . . . . .	—	—	44,8	—	—	—	
Vado Ligure-Noli . . . . .	—	—	—	9,6	—	—	
Noli-Ventimiglia . . . . .	—	—	—	—	93,0	—	
<i>Acqui-Genova Sampierdarena</i> (Km. 55,1).	—	—	55,1	—	—	—	
<i>Alessandria-Ovada</i> (Km. 33,5).							
Alessandria-Ponte Bormida . . . . .	—	—	—	7,2	—	—	
Ponte Bormida-Castellazzo . . . . .	—	—	—	—	0,5	—	
Castellazzo-Ovada . . . . .	—	—	25,8	—	—	—	
<i>Bivio Rossiglione-Bivio Ovada Nord</i> (Km. 0,4).	—	—	0,4	—	—	—	
<i>Vado Ligure-Vado Marittima</i> (Km. 1,5).	—	—	—	—	1,5	—	
<i>Novi Ligure-Nov. S. Bovo e raccordi</i> (Km. 2,2).	2,2	—	—	—	—	—	
<i>Raccordi di Genova</i> (Km. 31,6).	5,0	—	6,3	13,2	7,1	—	
<b>TOTALI</b> . . . . .	<b>75,3</b>	<b>—</b>	<b>212,7</b>	<b>56,3</b>	<b>150,0</b>	<b>—</b>	
	<b>75,3</b>		<b>269,0</b>		<b>150,0</b>		
			<b>344,3</b>				
<b>Compartimento di Bologna</b>							
<i>Piacenza-Bologna Centrale</i> (Km. 146,8).	—	—	—	—	146,8	—	
<i>Bologna C.-Prato (DD)</i> (Km. 80,6).	—	—	—	80,6	—	—	
<i>Ostiglia-Bologna Centrale</i> (Km. 69,8).							
Ostiglia-Poggio Rusco . . . . .	—	—	—	—	10,4	—	
Poggio Rusco-Bologna Centrale . . . . .	—	—	—	59,4	—	—	
<i>Bologna Centrale-Rimini</i> (Km. 110,9).							
Bologna Centrale-Forlimpopoli . . . . .	—	—	—	71,5	—	—	
Forlimpopoli-Cesena . . . . .	—	11,1	—	—	—	—	
Cesena-S. Arcangelo di Romagna . . . . .	—	—	—	18,7	—	—	
S. Arcangelo di Romagna-Rimini . . . . .	—	9,6	—	—	—	—	
<i>Bologna Centrale-Padova C.</i> (Km. 122,9).							
Bologna C.-S. Pietro in Casale . . . . .	—	—	—	23,9	—	—	
S. Pietro in Casale-Padova Centr. . . . .	—	—	—	—	99,0	—	
<i>Borgoforte-Modena</i> (Km. 48,3).	—	—	—	—	48,3	—	
<i>Fidenza-Salsomaggiore</i> (Km. 9).	—	—	—	—	9,0	—	
<i>Rovigo-Chioggia</i> (Km. 55,8).							
Rovigo-Adria . . . . .	—	—	—	—	—	24,4	
Adria-Chioggia (ridotto lo scartamento a m. 0,62)	—	—	—	31,4	—	—	
<i>Bologna Centrale-Pistoia</i> (Km. 98,3).							
Bologna Centrale-Bivio Reno . . . . .	—	—	—	4,0	—	—	
Bivio Reno-Pistoia . . . . .	—	—	—	—	94,3	—	
<i>Ferrara-Rimini</i> (Km. 122,4).	—	—	—	—	122,4	—	
<i>Lavezzola-Granarolo Faentino</i> (Km. 29,8).	—	—	—	—	29,8	—	
<i>Castel Bolognese-Russi</i> (Km. 24,7).	—	—	—	—	24,7	—	
<i>Ravenna-Faenza</i> (Km. 33,4).	—	—	—	—	33,4	—	
<i>Ferrara-Darsena S. Paolo</i> (Km. 1,6).	—	—	—	—	1,6	—	
<b>Totale a riportare</b> (solo scartamento ordinario)	—	20,7	—	258,1	619,7	24,4	

Segue: ALLEGATO N. 5.

LINEA E TRATTI DI LINEA	Doppio binario		Semplice binario		Tratti		NOTE
	L. E.	N. E.	L. E.	N. E.	Interrotti	Efficienti non esercitati	
	Km.	Km.	Km.	Km.			
<i>Cintura di Bologna</i> (Km. 15,3). <i>Riporto</i>	—	20,7	—	258,1	619,7	24,4	
Lavino-Bivio Arcoveggio . . . . .	—	—	—	—	10,5	—	
Bivio Arcoveggio-Bivio S. Donato . . . . .	—	—	—	2,0	—	—	
Bivio S. Donato-Bivio Crociani . . . . .	—	—	—	—	2,8	—	
<i>Raccordi di Bologna (esclusa Cintura)</i> (Km. 30,9). . . . .	—	—	—	10,2	18,5	2,2	
<b>TOTALI: SCARTAMENTO ORDINARIO</b>	—	20,7	—	270,3	651,5	26,6	
	20,7		270,3		678,1		
	291,0						
<b>SCARTAMENTO RIDOTTO.</b>	—	—	—	31,4	—	—	
<b>TOTALI GENERALI COMP. DI BOLOGNA</b>	—	20,7	—	301,7	651,5	26,6	
	20,7		301,7		678,1		
	322,4						
<b>Compartimento di Firenze</b>							
<i>La Spezia Centrale-Pisa C.</i> (Km. 74,8).	—	—	—	—	—	—	
La Spezia Centrale-Romito . . . . .	—	—	—	12,6	—	—	
Romito-Pisa S. Rossore . . . . .	—	—	—	2,3	59,7	—	
Pisa S. Rossore-Pisa Centrale . . . . .	—	—	—	—	—	—	
<i>Pisa C.-Livorno C. (via Collo d'oca)</i> (Km. 20,6).	—	—	—	—	—	—	
Pisa Centrale-Bivio Mortellini . . . . .	—	—	—	—	7,7	—	
Bivio Mortellini-Livorno Centrale . . . . .	—	—	—	12,9	—	—	
<i>Pisa C.-Bivio Tagliaferro-B. Mortellini</i> (Km. 6,1). . . . .	—	—	—	6,1	—	—	
<i>Livorno Centrale-Grosseto</i> (Km. 127,7).	—	—	—	—	—	—	
Livorno Centrale-Rosignano . . . . .	—	—	—	—	23,1	—	
Rosignano-Grosseto . . . . .	—	—	—	104,6	—	—	
<i>Bivio Navicelli-Bivio Tagliaferro</i> (Km. 1). . . . .	—	—	—	—	1,0	—	
<i>Firenze S.M.N.-Prato</i> (Km. 16,4). . . . .	—	—	—	16,4	—	—	
<i>Firenze S.M.N.-Chiusi B.Ch.</i> (Km. 150).	—	—	—	—	—	—	
Firenze S.M.N.-Firenze C. Marte . . . . .	—	—	—	4,1	—	—	
Firenze C. Marte-Arezzo . . . . .	—	—	—	—	82,7	—	
Arezzo-Chiusi Bagni di Chianciano . . . . .	—	—	—	63,2	—	—	
<i>Pisa Centrale-Firenze S.M.N.</i> (Km. 80,9). . . . .	—	—	—	80,9	—	—	
<i>Sarzana-Fornovo</i> (Km. 91,6). . . . .	—	—	—	—	91,6	—	
<i>Vezzano-S. Stefano di Magra</i> (Km. 4,2). . . . .	—	—	—	—	4,2	—	
<i>Fornovo-Fidenza</i> (Km. 24,7). . . . .	—	—	—	—	24,7	—	
<i>Fornovo-Parma</i> (Km. 23). . . . .	—	—	—	—	23,0	—	
<i>Aulla-Casola Minucciano</i> (Km. 23,6). . . . .	—	—	—	—	23,6	—	
<i>Apuania Carrara-Carrara S.M.</i> (Km. 4,4). . . . .	—	—	—	—	4,4	—	
<i>Viareggio-Lucca-Piazza al Serchio</i> (Km. 80,4). . . . .	—	—	—	—	80,4	—	
<i>Lucca-Pontedera Bagni Casciana</i> (Km. 25,3). . . . .	—	—	—	—	25,3	—	
<i>Pisa Centrale-Lucca-Prato</i> (Km. 83,9). . . . .	—	—	—	83,9	—	—	
<i>Faenza-Firenze S.M.N.</i> (Km. 100,8).	—	—	—	—	—	—	
Faenza-Bivio Pellegrino . . . . .	—	—	—	—	96,3	—	
Bivio Pellegrino-Firenze S.M.N. . . . .	—	—	—	2,5	—	—	
<i>Borgo S. Lorenzo-Pontassieve</i> (Km. 32,7). . . . .	—	—	—	—	32,7	—	
<i>Firenze Rifredi-Firenze C. Marte</i> (Km. 4,9). . . . .	—	—	—	4,9	—	—	
<i>Livorno Centrale-Colle Salvetti</i> (Km. 16,8). . . . .	—	—	—	16,8	—	—	
<i>Pisa Centrale-Vada</i> (Km. 44,9). . . . .	—	—	—	44,9	—	—	
<b>Totale a riportare</b>	—	—	—	456,1	582,4	—	

Segue: ALLEGATO N. 5.

LINEA E TRATTI DI LINEA	Doppio binario		Semplice binario		Tratti		NOTE
	L. E.	N. E.	L. E.	N. E.	Interrotti Km.	Efficienti non esercitati Km.	
	Km.	Km.	Km.	Km.			
<i>Riporto</i>	—	—	—	456,1	682,4	—	
<i>Cecina-Volterra (Km. 37,6).</i>	—	—	—	—	—	—	
Cecina-Saline di Volterra . . . . .	—	—	—	—	29,4	—	
Saline di Volterra-Volterra . . . . .	—	—	—	8,1	—	—	
<i>Campiglia Maritt.-Piombino (Km. 13,8).</i>	—	—	—	—	—	—	
Campiglia Maritt.-Portovecchio di Piombino . . . . .	—	—	—	13,6	—	—	
Portovecchio di Piombino-Piombino . . . . .	—	—	—	—	1,3	—	
<i>Empoli-Chiusi B. Chiana. (Km. 151,8).</i>	—	—	—	—	—	—	
Empoli-Castel Fiorentino . . . . .	—	—	—	16,3	—	—	
Castel Fiorentino-Chiusi Bagni Chianciano . . . . .	—	—	—	—	135,6	—	
<i>Poggibonsi-Colle di Val d'Elsa (Km. 7,7).</i>	—	—	—	—	7,7	—	
<i>Asciano-Montepescati (Km. 84,2).</i>	—	—	—	—	84,2	—	
<i>La Spezia C.-La Spezia Maritt. e raccordi (Km. 7,5).</i>	—	—	—	—	7,5	—	
<i>Apuania Massa-Zona industriale (Km. 3,5).</i>	—	—	—	—	3,5	—	
<i>Pisa S. Rossore-P. M. Campalido (Km. 1,2).</i>	—	—	—	—	1,2	—	
<i>Raccordi di Livorno (Km. 8,4).</i>	—	—	—	—	8,4	—	
<i>Raccordi di Firenze (Km. 6,1).</i>	—	—	—	4,5	—	1,6	
<i>S. Giovanni Valdarno-P.te Forche (Km. 1,4).</i>	—	—	—	—	1,4	—	
<b>TOTALI</b>	—	—	—	497,4	862,6	1,6	
				497,4	864,2		
				497,4			
<b>Compartimento di Ancona</b>							
<i>Rimini-Ancona Centrale (Km. 93,1) (4)</i>	—	93,1	—	—	—	—	(4) A semplice binario sul Ponte sul Metauro tra Fano e Falconara Marittima.
<i>Ancona Centrale-Termoli (Km. 235,4).</i>	—	—	—	235,4	—	—	
<i>Orte-Falconara Marittima (Km. 202,8).</i>	—	—	—	—	—	—	
Orte-Fabriano . . . . .	—	—	141,3	—	—	—	
Fabriano-Falconara Marittima . . . . .	—	—	—	61,5	—	—	
<i>Ancona Centrale-Ancona Maritt. (Km. 2,9).</i>	—	—	—	2,9	—	—	
<i>Sulmona-Pescara P.N. (Km. 66,2).</i>	—	—	—	—	—	—	
Sulmona-Corfinio . . . . .	—	—	—	10,0	—	—	
Corfinio-Pescara P.N. . . . .	—	—	—	—	56,2	—	
<i>Terontola-Foligno (Km. 82,2).</i>	—	—	—	—	—	—	
Terontola-Bastia . . . . .	—	—	—	—	63,2	—	
Bastia-Foligno . . . . .	—	—	—	19,0	—	—	
<i>Urbino-Fabriano (Km. 79,4).</i>	—	—	—	—	79,4	—	
<i>Fano-Fermignano (Km. 44).</i>	—	—	—	—	—	—	
Fano-Cucurano . . . . .	—	—	—	—	35,7	3,3	
Cucurano-Fermignano . . . . .	—	—	—	—	—	—	
<i>Albactna-Civitanova Marche (Km. 86,6).</i>	—	—	—	—	86,6	—	
<i>Ascoli Piceno-Porto d'Ascoli (Km. 27,8).</i>	—	—	—	—	27,8	—	
<i>Teramo-Guilianova (Km. 25,1).</i>	—	—	—	—	25,1	—	
<i>Terni-Sulmona (Km. 163,5).</i>	—	—	—	—	—	—	
Terni-Rieti . . . . .	—	—	—	—	40,9	—	
Rieti-Antrodoco . . . . .	—	—	—	23,2	—	—	
Antrodoco-Raiano . . . . .	—	—	—	—	88,8	—	
Raiano-Sulmona . . . . .	—	—	—	10,6	—	—	
<b>TOTALI</b>	—	93,1	141,3	362,6	508,7	3,3	
		93,1		503,9	512,9		
				507,0			



Segue: ALLEGATO N. 5.

LINEA E TRATTI DI LINEA	Doppio binario		Semplice binario		Tratti		NOTE
	L. E.	N. E.	L. E.	N. E.	Interrotti	Efficienti non esercitati	
	Km.	Km.	Km.	Km.			
<b>Compartimento di Roma</b>							
<i>Roma Termini-Grosseto</i> (Km. 187,8).	—	14,4	—	—	—	—	
Roma Termini-Magliana . . . . .	—	—	—	173,4	—	—	
Magliana-Grosseto . . . . .	—	—	—	—	—	—	
<i>Roma Termini-Chiusi B. Chianc.</i> (Km. 164,2).							
Roma Termini-Km. 62 + 890 . . . . .	—	62,9	—	—	—	—	
Km. 62 + 890-Civita Castellana . . . . .	—	—	—	6,8	—	—	
Civita Castellana-Orte . . . . .	—	12,9	—	—	—	—	
Orte-Chiusi Bagni di Chianc. . . . .	—	—	—	81,6	—	—	
<i>Roma Termini-Sulmona</i> (Km. 172).							
Roma Termini-Roma Prenestina . . . . .	—	4,3	—	—	—	—	
Roma Prenestina-Carsoli . . . . .	—	—	—	70,3	—	—	
Carsoli-Bugnara . . . . .	—	—	—	—	91,0	—	
Bugnara-Sulmona . . . . .	—	—	—	6,4	—	—	
<i>Ponte Galeria-Fiumicino</i> (Km. 10,4).	—	—	—	10,4	—	—	
<i>Roma Termini-Formia</i> (Km. 128,4).							
Roma Termini-Torricola . . . . .	—	12,2	—	—	—	—	
Torricola-Formia . . . . .	—	—	—	116,2	—	—	
<i>Roma Termini-Cassino</i> (Km. 138).							
Roma Termini-Anagni . . . . .	—	62,5	—	—	—	—	
Anagni-Sgurgola . . . . .	—	—	—	4,9	—	—	
Sgurgola-Morolo . . . . .	—	4,7	—	—	—	—	
Morolo-Km. 93 + 800 . . . . .	—	—	—	21,7	—	—	
Km. 93 + 800-Ceprano . . . . .	—	16,8	—	—	—	—	
Ceprano-Cassino . . . . .	—	—	—	27,4	—	—	
<i>Orte-Civitavecchia</i> (Km. 85,8).							
Orte-Monte Romano . . . . .	—	—	—	62,1	—	—	
Monte Romano-Allumiere . . . . .	—	—	—	—	5,6	—	
Allumiere-Civitavecchia . . . . .	—	—	—	18,1	—	—	
<i>Civitavecchia diramaz.-C. Vecchia Marittima</i> (Km. 1,6).	—	—	—	1,6	—	—	
<i>Roma Trastevere-Viterbo-Attigliano</i> (Km. 126,9).							
Roma Trastevere-Viterbo P. Fiorent. . . . .	—	—	—	87,8	—	—	
Viterbo P. Fiorentina-Sipicciano . . . . .	—	—	—	—	5,4	33,7	
Sipicciano-Attigliano Bomarzo . . . . .	—	—	—	—	—	—	
<i>Ciampino-Frascati</i> (Km. 9,7).	—	—	—	9,7	—	—	
<i>Ciampino-Albano Laziale</i> (Km. 14,5).	—	—	—	14,5	—	—	
<i>Ciampino-Terracina</i> (Km. 107,9).							
Ciampino-Cecchina . . . . .	—	—	—	14,4	—	—	
Cecchina-Terracina . . . . .	—	—	—	—	93,6	—	
<i>Campo Leone-Nettuno</i> (Km. 26,1).	—	—	—	26,1	—	—	
<i>Colleferro Segni-Velletri</i> (Km. 23,3).	—	—	—	23,3	—	—	
<i>Avezzano-Roccasecca</i> (Km. 79,4).	—	—	—	—	79,4	—	
<i>Formia-Gaeta</i> (Km. 8,9).	—	—	—	—	8,9	—	
<i>Sulmona-Vairano Caianello</i> (Km. 174).							
Sulmona-Cansano . . . . .	—	—	—	25,6	—	—	
Cansano-Vairano Caianello . . . . .	—	—	—	—	148,4	—	
<i>Roma S. Pietro-Città del Vaticano</i> (Km. 0,9).	—	—	—	0,9	—	—	
<i>Raccordi di Roma</i> (Km. 50,7).	—	23,1	—	26,5	1,1	—	
<i>Anzio-Anzio Porto</i> (Km. 2,4).	—	—	—	—	2,4	—	
<i>Cecchina-Campo Leone</i> (Km. 7).	—	—	—	7,0	—	—	
<b>TOTALI</b> . . . . .	—	213,8	—	836,7	436,7	33,7	
	213,8		836,7		469,4		
	1.050,5						
<b>Compartimento di Napoli</b>							
<i>Formia-Aversa-Napoli C.</i> (Km. 85,6).							
Formia-Aversa . . . . .	19,2	—	—	66,4	—	—	
Aversa-Napoli Centrale . . . . .	—	—	—	—	—	—	
<b>Totali a riportare</b>	19,2	—	—	66,4	—	—	

Segue: ALLEGATO N. 5.

LINEA E TRATTI DI LINEA	Doppio binario		Semplice binario		Tratti		NOTE
	L. E.	N. E.	L. E.	N. E.	Interrotti	Efficienti non esercitati	
	Km.	Km.	Km.	Km.			
<i>Riporto</i>	19,2	—	—	66,4	—	—	(5) Elettrificato solo il binario dispari.
Napoli Centrale-Battipaglia (Km. 73,7).	—	—	—	—	—	—	
Napoli Centrale-Posto Mov. B. . . . .	1,2	—	—	—	—	—	
Posto Movimento B-Torre Annunziata Centrale . . . . .	—	—	—	20,9	—	—	
Torre Annunziata C.-Battipaglia (5). . . . .	51,6	—	—	—	—	—	
<i>Villa Literno-Napoli (Metropolitana) (Km. 37).</i>	—	—	—	—	—	—	
Villa Literno-Bagnoli . . . . .	—	—	24,6	—	—	—	
Bagnoli-Napoli P. Garibaldi . . . . .	11,3	—	—	—	—	—	
Napoli P.G.-Napoli V. Gianturco . . . . .	—	—	1,1	—	—	—	
<i>Bivio Marittima-Napoli Mar. (Molo Pisacane) (Km. 4)</i>	—	—	—	4,0	—	—	
<i>Cassino-Napoli Centrale (Km. 110,9).</i>	—	—	—	—	—	—	
Cassino-Caserta . . . . .	—	—	—	77,7	—	—	
Caserta-Bivio Cassino . . . . .	—	—	29,5	—	—	—	
Bivio Cassino-Napoli Centrale . . . . .	3,7	—	—	—	—	—	
<i>Aversa-Cervaro (Km. 169,7).</i>	—	—	169,7	—	—	—	
<i>S. Marcellino F.-Gricignano T. (Km. 6,4).</i>	—	—	—	—	6,4	—	
<i>Telese Cerreto-Telese Bagni (Km. 1,2).</i>	—	—	1,2	—	—	—	
<i>Battipaglia-Potenza Inferiore (Km. 91,3).</i>	—	—	—	91,3	—	—	
<i>Minturno Scauri-Sparanise (Km. 40).</i>	—	—	—	—	40,0	—	
<i>Carpinone-Vinchiaturo (Km. 34,6).</i>	—	—	—	—	34,6	—	
<i>Termoli-Avellino (Km. 201,3).</i>	—	—	—	—	—	—	
Termoli-Campobasso . . . . .	—	—	—	87,2	—	—	
Campobasso-Avellino . . . . .	—	—	—	—	114,1	—	
<i>Avellino-Nocera Inferiore (Km. 42,5).</i>	—	—	—	42,5	—	—	
<i>Cancello-Codola (Km. 35,4).</i>	—	—	—	35,4	—	—	
<i>Cancello-Torre Annunziata C. (Km. 30,9).</i>	—	—	—	—	—	—	
Cancello-Marigliano . . . . .	—	—	—	8,6	—	—	
Marigliano-Torre Annunziata Centrale . . . . .	—	—	—	—	22,4	—	
<i>Torre Annunziata C.-Castellamm. S. (Km. 5,7).</i>	—	—	—	5,7	—	—	
<i>Castellammare S.-Gragnano (Km. 4,7)</i>	—	—	—	4,7	—	—	
<i>Mercato S. Severino-Salerno (Km. 17,6).</i>	—	—	—	—	—	—	
Mercato S. Severino-Fisciano . . . . .	—	—	—	—	3,7	—	
Fisciano-Salerno . . . . .	—	—	—	13,9	—	—	
<i>Avellino-Rocchetta S. A. Laced. (Km. 118,7).</i>	—	—	—	—	118,7	—	
<i>Sicignano degli A.-Lagonegro (Km. 78,3).</i>	—	—	—	78,3	—	—	
<i>Raccordi di Napoli (Km. 17,2).</i>	3,5	—	—	13,7	—	—	
<i>Torre Ann. C.-Torre Ann. Porto (Km. 1,1).</i>	—	—	—	—	1,1	—	
<i>Castellammare St.-Castellammare Porto (Km. 3,1).</i>	—	—	—	—	3,1	—	
<i>Salerno-Salerno Porto (Km. 3,6).</i>	—	—	—	3,6	—	—	
<i>Bivio Nocera-Nocera Superiore (Km. 4,6).</i>	—	—	—	4,6	—	—	
<b>TOTALI</b>	90,5	—	226,1	558,4	344,1	—	
	90,5		784,5		344,1		
			875,0				
<b>Compartimento di Bari</b>							
Termoli-S. Severo (Km. 58,3).	—	—	—	58,3	—	—	
S. Severo-Bari Centrale (Km. 150,9) (6).	—	150,9	—	—	—	—	
Bari Centrale-Lecce (Km. 149,3).	—	—	—	149,3	—	—	
Cervaro-Foggia (Km. 8,7).	8,7	—	—	—	—	—	
Potenza Inferiore-Brindisi (Km. 219,1).	—	—	—	219,1	—	—	
<b>Totali a riportare</b>	8,7	150,9	—	426,7	—	—	

(6) A semplice binario sul Ponte sull'Ofanto.

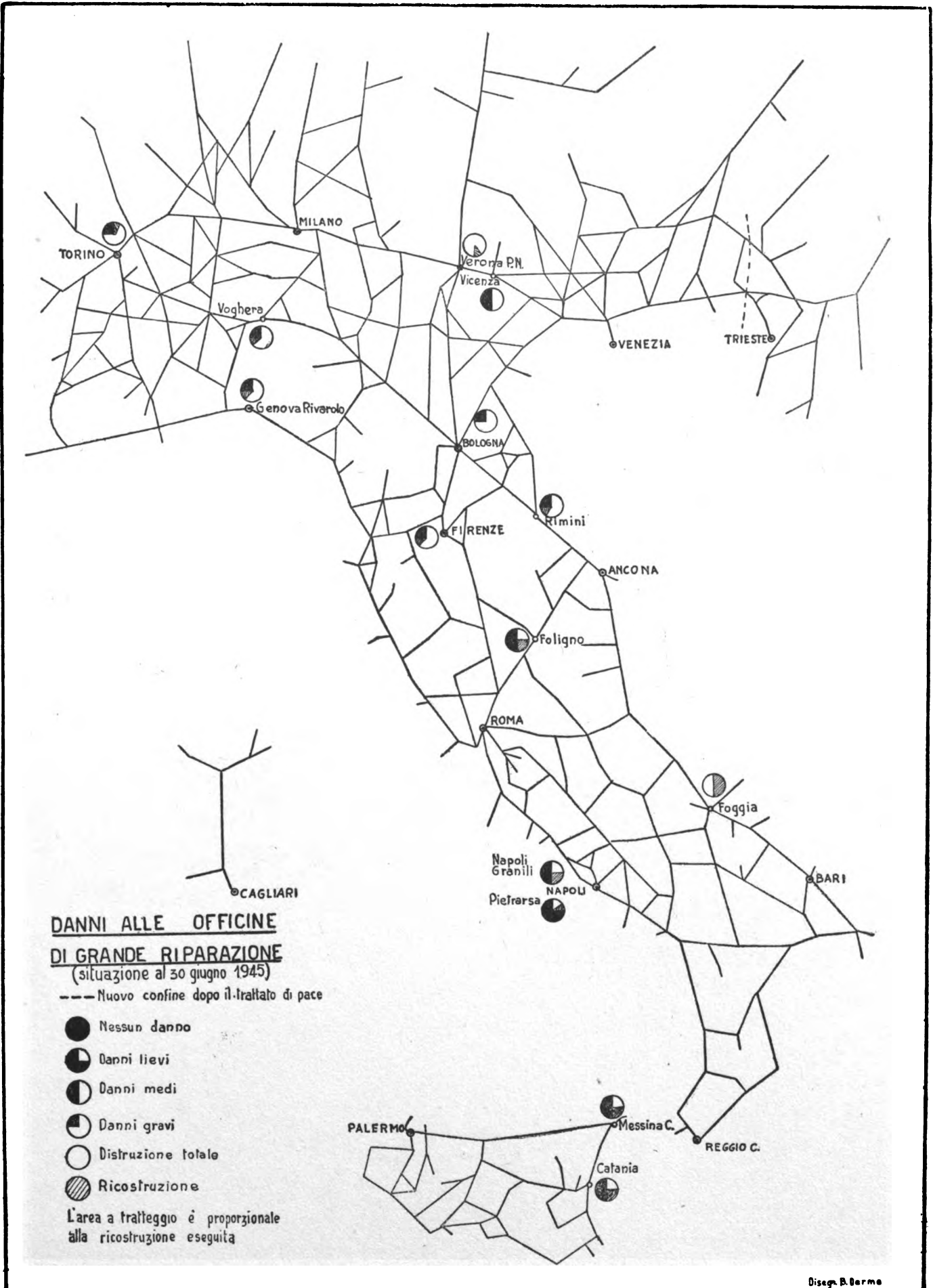
Segue: ALLEGATO N. 5.

LINEA E TRATTI DI LINEA	Doppio binario		Semplice binario		Tratti		NOTE
	L. E.	N. E.	L. E.	N. E.	Interrotti	Efficienti non esercitati	
	Km.	Km.	Km.	Km.	Km.	Km.	
<i>Risporto</i>	8,7	150,9	—	426,7	—	—	
<i>Brindisi-Brindisi Marittima</i> (Km. 2,1)	—	—	—	2,1	—	—	
<i>Foggia-Lucera città</i> (Km. 20)	—	—	—	19,4	—	0,6	
<i>Foggia-Manfredonia città</i> (Km. 36,3)	—	—	—	35,7	—	0,6	
<i>Cerignola camp.-Cerignola città</i> (Km. 7)	—	—	—	7,0	—	—	
<i>Margherita di S.-Margh. di S. Ofantino</i> (Km. 4,2)	—	—	—	4,2	—	—	
<i>Cervaro-Potenza Inferiore</i> (Km. 109,7)	—	—	—	109,7	—	—	
<i>Rocchetta S.A. Luced.-Gioia del Colle</i> (Km. 139,3)	—	—	—	139,3	—	—	
<i>Barietta-Spinazzola città</i> (Km. 67,2)	—	—	—	65,7	—	1,5	
<i>Bari Centrale-Taranto</i> (Km. 114,5)	—	—	—	114,5	—	—	
<i>Lucera-Lucera Scalo</i> (Km. 0,3)	—	—	—	0,3	—	—	
<i>Bivio Incoronata-Bivio Cervaro</i> (Km. 1,5)	—	1,5	—	—	—	—	
<i>Barietta-Barietta Marittima</i> (Km. 3,7)	—	—	—	3,7	—	—	
<i>Bari Centrale-Bari Marittima</i> (Km. 6,1)	—	—	—	6,1	—	—	
<i>Racordi di Brindisi</i> (Km. 3,6)	—	—	—	3,6	—	—	
<i>Racordi di Taranto</i> (Km. 6,6)	—	—	—	6,6	—	—	
<i>Bellavista-Nasici-Arsenale</i> (Km. 25,8)	—	—	—	25,8	—	—	
<i>Bivio Arsenale-Buffoluto</i> (Km. 1,8)	—	—	—	1,8	—	—	
<b>TOTALI</b>	<b>8,7</b>	<b>162,4</b>	<b>—</b>	<b>972,2</b>	<b>—</b>	<b>2,7</b>	
	<b>161,1</b>		<b>972,2</b>		<b>2,7</b>		
			<b>1.133,3</b>				
<b>Compartimento di Reggio Calabria</b>							
<i>Battipaglia-Reggio Cal. Centr.</i> (Km. 400)	—	—	398,3	—	—	—	
<i>Battipaglia-Reggio Calabria Lido</i>	1,7	—	—	—	—	—	
<i>Reggio Calabria Lido-Reggio C. Centr.</i>	—	—	0,9	—	—	—	
<i>Metaponto-Reggio Cal. Centr.</i> (Km. 428,6)	—	—	—	428,6	—	—	
<i>Reggio Cal. Lido-Reggio C. Maritt.</i> (Km. 0,9)	—	—	—	—	—	—	
<i>Paola-Cosenza</i> (Km. 35,2)	—	—	—	35,2	—	—	
<i>Sibari-Castiglione Cosentino</i> (Km. 61,8)	—	—	—	61,8	—	—	
<i>S. Eufemia Lamezia-Catanzaro M.</i> (Km. 46,2)	—	—	—	46,2	—	—	
<i>Cosenza-Cosenza Casali</i> (Km. 1,6)	—	—	—	1,6	—	—	
<i>Vibo Valentia-Vibo Valentia Porto</i> (Km. 1,2)	—	—	—	1,2	—	—	
<b>TOTALI</b>	<b>1,7</b>	<b>—</b>	<b>399,2</b>	<b>574,6</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	
	<b>1,7</b>		<b>973,8</b>				
			<b>975,5</b>				
<b>Compartimento di Palermo</b>							
<i>Messina Mar.-Palermo Centr.</i> (Km. 231,4)	—	—	—	231,4	—	—	
<i>Palermo Centrale-Trapani</i> (Km. 125,3)	—	—	—	125,3	—	—	
<i>Messina C.-Siracusa Marittima</i> (Km. 183,2)	—	—	—	183,2	—	—	
<b>Totale a riportare</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>590,9</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	

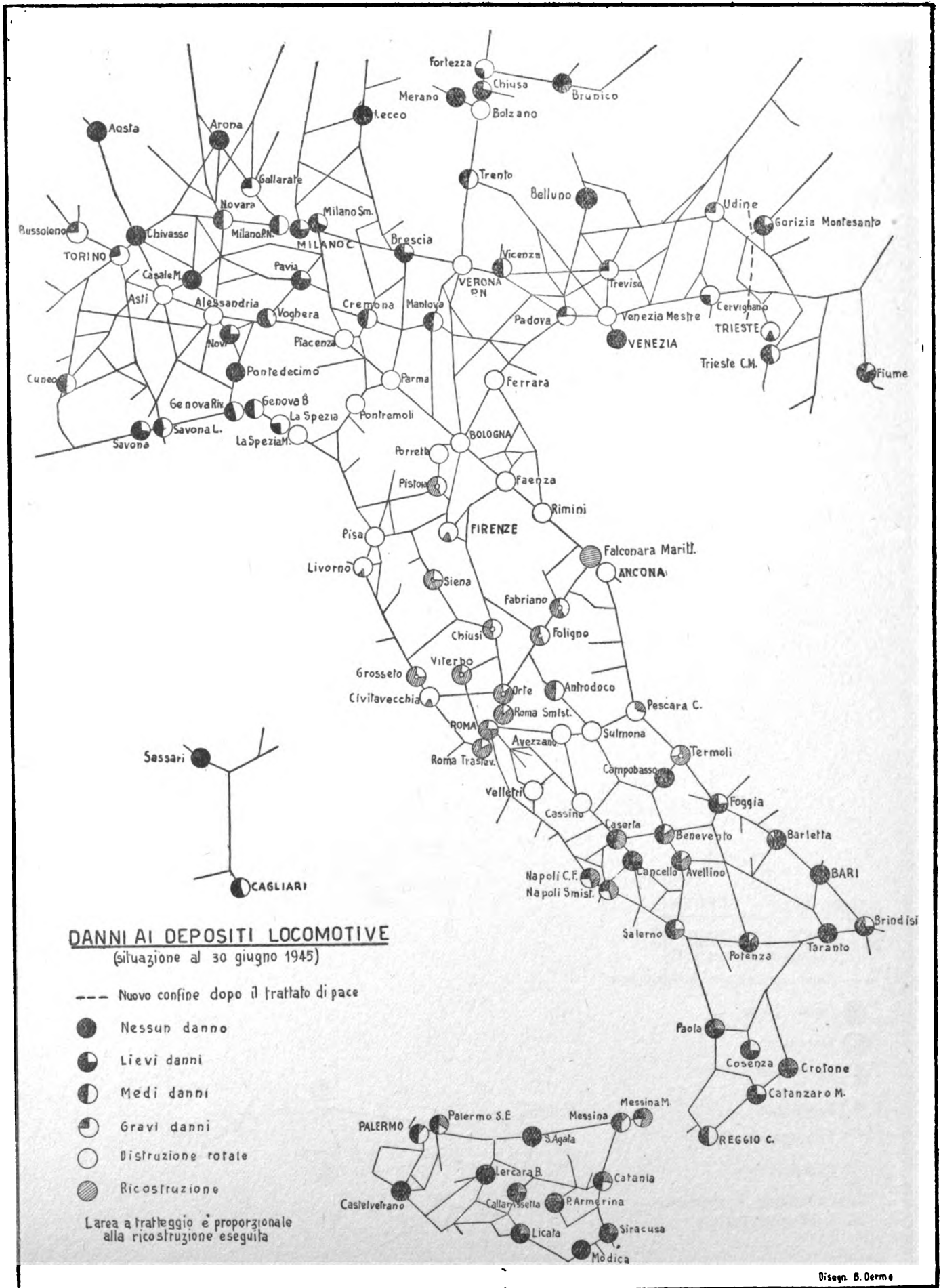
LINEA E TRATTI DI LINEA	Doppio binario		Semplice binario		Tratti		NOTE
	L. E.	N. E.	L. E.	N. E.	Interrotti	Efficienti non esercitati	
	Km.	Km.	Km.	Km.			
<i>Riporto</i>	—	—	—	539,9	—	—	
<i>Aleamo-Castelvetrano-Trapani</i> (Km. 116,1)	—	—	—	116,1	—	—	
<i>Blocca-Fiumelorto</i> (Km. 190,5)	—	—	—	190,5	—	—	
<i>Roccapalumba A.-Agrigento C.</i> (Km. 68,1)	—	—	—	68,1	—	—	
<i>Agrigento Bassa-Porto Empedocle</i> (Km. 9,4)	—	—	—	9,4	—	—	
<i>Porto Empedocle-P.to Empedocle Porto</i> (Km. 0,7)	—	—	—	0,7	—	—	
<i>Callanissetta X.-Aragona Caldare</i> (Km. 64,6)	—	—	—	64,6	—	—	
<i>Siracusa-Canicatti</i> (Km. 263)	—	—	—	263,0	—	—	
<i>Noto-Pachino</i> (Km. 26,9)	—	—	—	26,9	—	—	
<i>Motta S. Anastasia-Schettino S.M.L.</i> (Km. 17,3)	—	—	—	17,3	—	—	
<i>Valavola-Callagirone</i> (Km. 66,6)	—	—	—	66,6	—	—	
<i>Racordi di Palermo</i> (Km. 3,7)	—	—	—	3,7	—	—	
<i>Racordi di Messina</i> (Km. 2,2)	—	—	—	2,2	—	—	
<i>Racordi di Catania</i> (Km. 2,9)	—	—	—	2,9	—	—	
<b>TOTALI SCARTAMENTO ORDINARIO</b>	—	—	—	1.371,9	—	—	
	1.371,9						
<b>Linee a scartamento ridotto (m. 885)</b>							
<i>Palermo S. Erasmo-Burgio</i> (Km. 112,3)	—	—	—	112,3	—	—	
<i>S. Carlo-Castelvetrano</i> (Km. 72,2)	—	—	—	72,2	—	—	
<i>Castelvetrano-P.to Empedocle</i> (Km. 123,2)	—	—	—	—	—	—	
<i>Castelvetrano-Selinunte</i>	—	—	—	—	—	18,1	
<i>Selinunte-Menfi</i>	—	—	—	—	15,0	—	
<i>Menfi-Porto Empedocle</i>	—	—	—	95,1	—	—	
<i>S. Ninfa-Salemi</i> (Km. 9,5)	—	—	—	—	—	9,5	
<i>Lercara Bassa-Magassolo</i> (Km. 67)	—	—	—	67,0	—	—	
<i>Fluga-Palazzo Adriano</i> (Km. 13,7)	—	—	—	13,7	—	—	
<i>Agrigento Centr.-Loata</i> (Km. 63,7)	—	—	—	63,7	—	—	
<i>Canicatti-Margonita</i> (Km. 12,4)	—	—	—	12,4	—	—	
<i>Leonforte-Dittaino-Callagirone</i> (Km. 86)	—	—	—	86,0	—	—	
<b>TOTALI SCARTAMENTO RIDOTTO</b>	—	—	—	522,4	15,0	22,6	
	522,4				37,6		
<b>TOTALI GENERALI COMP. DI PALERMO</b> (escluse linee marittime)	—	—	—	1.894,3	15,0	22,6	
	1.894,3				37,6		
	1.894,3						
<b>Delegazione di Cagliari</b>							
<i>Olbia M. (I.B.)-Olbia</i> (Km. 2,4)	—	—	—	—	—	2,4	
<i>Olbia-Cagliari</i> (Km. 283,8)	—	—	—	283,8	—	—	
<i>Oristano-Porto Torres P.C. Colombo</i> (Km. 66,1)	—	—	—	66,1	—	—	
<i>Olbia-Golfo Aranci stazione</i> (Km. 21,3)	—	—	—	21,3	—	—	
<i>Iglesias-Decimomannu</i> (Km. 37,7)	—	—	—	37,7	—	—	
<b>Totale a riportare</b>	—	—	—	468,9	—	2,4	

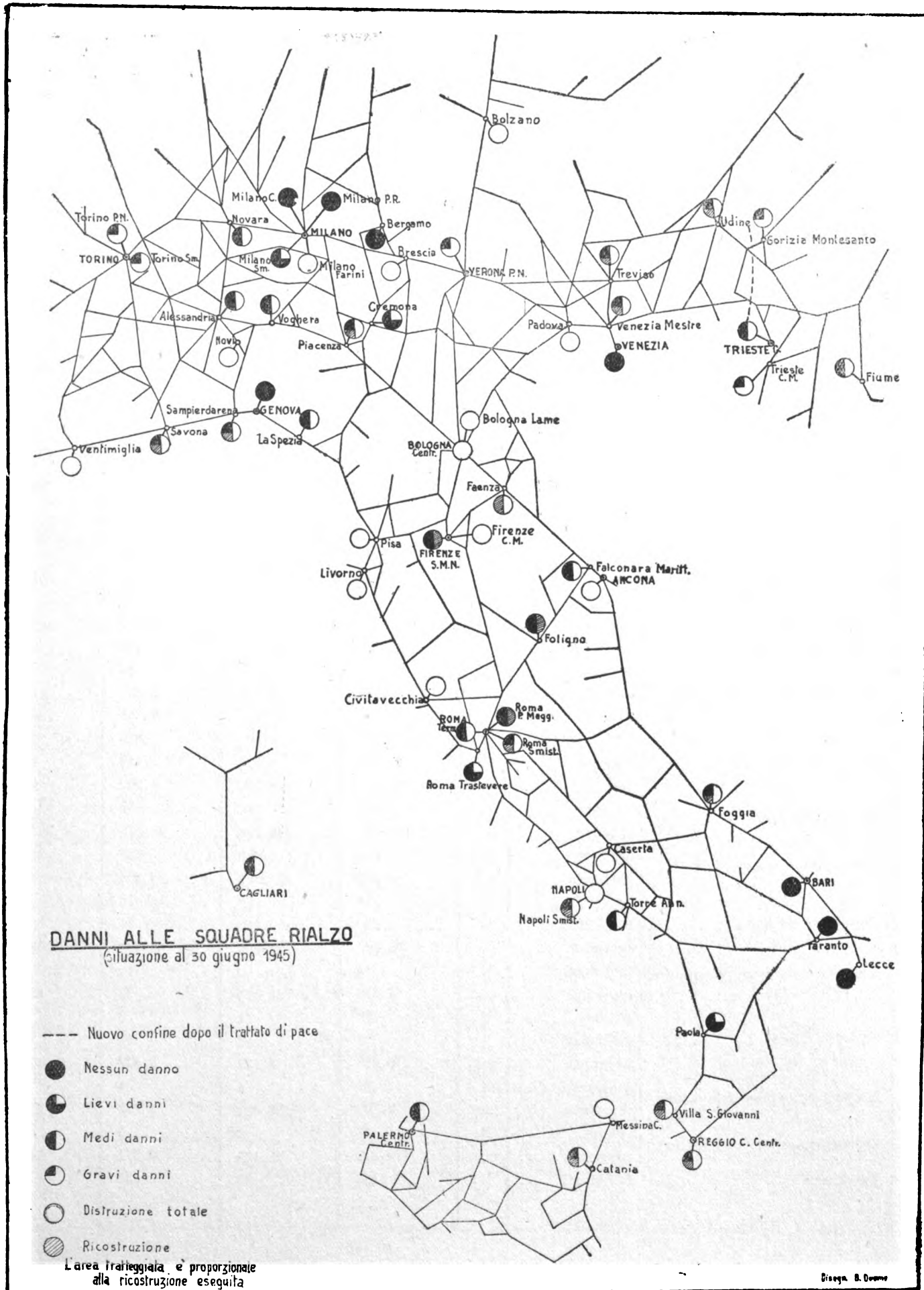
Segue : ALLEGATO N. 5.

LINEA E TRATTI DI LINEA	Doppio binario		Semplice binario		Tratti		NOTE
	L. E.	N. E.	L. E.	N. E.	Interrotti	Efficienti non esercitati	
	Km.	Km.	Km.	Km.	Km.	Km.	
<i>Riporto</i>	—	—	—	408,9	—	2,4	
<i>Cagliari-Cagliari Porto</i> (Km. 1,9) . . . . .	—	—	—	1,9	—	—	
<i>Olbia-Olbia Molo Vecchio</i> (Km. 2,4) . . . . .	—	—	—	2,4	—	—	
<i>Golfo Aranci st.-Golfo Aranci M.</i> (Km. 1,5) . . . . .	—	—	—	1,5	—	—	
<i>Porto Torres-P.to Torres Porto</i> (Km. 0,5) . . . . .	—	—	—	0,5	—	—	
<b>TOTALI</b> . . . . .	—	—	—	415,2	—	2,4	
	415,2				2,4		
<b>Linee marittime</b>							
<i>Messina M.-Villa S. Giovanni</i> . . . . .					Km. 8 (esercitata).		
<i>Messina M.-Reggio Calabria M.</i> . . . . .					Km. 15 (non esercitata).		
<b>TOTALE</b> . . . . .					Km. 23 (di cui 8 esercitati).		



ALLEGATO N. 7.





**DANNI ALLE SQUADRE RIALZO**  
(situazione al 30 giugno 1945)

- Nuovo confine dopo il trattato di pace
- Nessun danno
- ◐ Lievi danni
- ◑ Medi danni
- ◒ Gravi danni
- Distruzione totale
- ◕ Ricostruzione

L'area tratteggiata è proporzionale alla ricostruzione eseguita

Disegno. B. Devero



**Consistenza dei lavori eseguiti e da eseguire al 31 maggio 1945 nei Compartimenti di Firenze - Ancona -  
Roma - Napoli - Bari - Reggio C. - Palermo e Cagliari**

*(Manca una rilevazione al 30 giugno 1945)*

N. d'ordine	I M P I A N T I	Unità di conto	Consistenza al 1943 (1)	Quantitativi rimasti intatti	Riparazioni eseguite al 31 maggio 1945	Riparazioni da eseguire	
1	Estesa di binari di corsa .....	Doppio binario	Km.	1.789	920	189	680
		Semplice binario	»	7.371	6.563	180	628
2	Binari di stazione .....	»	2.807	1.805	409	593	
3	Deviatoi .....	N.	17.447	11.485	2.213	3.749	
4	Ponti in muratura .....	sviluppo .....	ml.	124.089	88.506	7.718	27.865
		ponti .....	N.	20.337	18.646	184	1.507
5	Ponti in ferro .....	sviluppo .....	ml.	36.685	25.071	1.123	10.491
		ponti .....	N.	2.329	1.903	30	396
6	Gallerie a doppio binario .....	numero .....	»	66	34	7	25
		sviluppo .....	ml.	48.202	43.419	830	3.953
7	Gallerie a semplice binario ...	numero .....	N.	851	653	36	162
		sviluppo .....	ml.	415.245	351.175	5.312	58.758
8	Fabbricati viaggiatori .....	numero .....	N.	1.385	781	202	402
		cubatura .....	mc.	2.777.215	1.446.043	319.487	1.011.685
9	Alloggi nei fabbricati viaggiatori	alloggi .....	N.	2.209	1.261	397	551
		vani .....	»	19.277	5.673	1.673	11.931
10	Fabbricati alloggi .....	fabbricati .....	»	1.347	459	509	379
		alloggi .....	»	5.629	2.543	1.349	1.737
11	Case economiche ferrovieri....	vani .....	»	21.788	9.824	5.129	6.835
		fabbricati .....	»	344	175	67	102
12	Case cantoniere .....	alloggi .....	»	7.933	3.858	2.807	1.268
		vani .....	»	28.327	14.021	9.363	4.943
13	Magazzini merci .....	fabbricati .....	»	6.932	4.805	820	1.307
		alloggi .....	»	11.530	8.078	1.412	2.040
14	Magazzini accessori .....	vani .....	»	32.145	20.796	4.592	6.757
		numero .....	»	967	536	55	376
15	Magazzini merci .....	cubatura .....	mc.	1.449.247	542.218	48.518	858.511
		numero .....	N.	1.943	1.045	432	466
16	Fabbricati accessori .....	cubatura .....	mc.	769.653	290.561	53.867	425.225
		depositi .....	N.	74	29	16	29
17	Depositi locomotive .....	fabbricati .....	»	267	110	71	86
		superficie .....	mq.	290.463	142.077	40.064	108.322
18	Rimesse isolate per locomotive e automotrici .....	fabbricati .....	N.	114	52	10	52
		superficie .....	mq.	67.432	28.011	6.692	32.729
19	Squadre Rialzo .....	officine .....	N.	36	14	9	13
		fabbricati .....	»	85	39	17	29
20	Magazzini Approvvigionamenti	superficie .....	mq.	79.073	24.172	9.807	45.094
		magazzini .....	N.	31	5	4	22
19	Officine materiale rotabile ....	superficie .....	mq.	72.703	38.318	1.902	32.483
		officine .....	N.	25	6	5	14
20	Dormitori .....	fabbricati .....	N.	116.659	38.129	3.971	74.559
				183	80	36	67

Segue: ALLEGATO N. 9.

N. d'ordine	I M P I A N T I		Unità di conto	Consistenza al 1943 (1)	Quantitativi rimasti intatti	Riparazioni eseguite al 31 maggio 1945	Riparazioni da eseguire
21	Officine e laboratori del Servizio Lavori .....	fabbricati .....	N.	115	52	10	53
		superficie .....	mq.	32.685	9.759	3.945	18.981
22	Apparati centrali .....	cabine .....	N.	356	91	28	237
		leve .....	»	8.680	2.246	870	5.564
23	Leve unitarie .....	posti .....	»	134	40	—	94
		leve .....	»	929	351	—	578
24	Segnalamento .....	posti .....	»	1.081	490	85	506
		leve .....	»	3.616	1.221	158	2.237
		fermascambi ..	»	15.217	8.484	708	6.025
25	Blocco .....	posti .....	»	450	112	18	320
		linee .....	Km.	2.017	577	84	1.356
		nelle stazioni ..	N.	1.262	351	132	779
26	Impianti illuminazione elettrica	per i segnali ..	»	1.168	264	124	780
		diversi .....	»	373	114	22	237
27	Officine carica accumulatori .....	»	»	27	9	1	17
28	Linee telegrafiche aeree (2) .....	»	Km. di linee	21.964	10.059	1.044	10.861
29	Circuiti telegrafici .....	»	Km.	29.891	13.626	2.337	13.928
30	Cavi telefonici principali .....	»	»	1.870	888	80	902
31	Macchine telegrafiche « Morse » .....	»	N.	3.876	1.354	376	2.146
32	Telescrittori .....	»	»	43	23	3	17
33	Circuiti telefonici .....	»	Km.	34.124	13.266	2.535	18.323
34	Apparecchi telefonici .....	»	N.	11.821	3.059	695	8.067
35	Circuiti telefonici per esercizio con Dirig. Centrale	»	Km.	2.816	1.405	413	998
36	Circuiti telefonici per esercizio con Dirig. Unico	»	»	3.583	1.933	215	1.435
37	Centrali elettriche .....	gruppi .....	N.	4	.	.	.
		potenza .....	kVA	38.400	.	.	.
38	Linee ad alta tensione .....	Km. di linea .	Km.	2.569	743	196	1.630
		terna .....	»	4.316	1.316	403	2.597
39	Sotto centrali - kVA installati .....	»	kVA	7.200	.	.	.
40	Sottostazioni di conversione - gruppi .....	»	N.	110	13	7	90
41	Cabine per luce e per forza motrice .....	»	»	102	31	9	62
42	Linee di contatto .....	binario elettr. .	Km.	5.106	811	517	3.778
		linee elettrific. .	»	2.483	436	461	1.586
43	Piattaforme di grande diametro .....	»	N.	76	44	9	23
44	Gru da pesi .....	»	»	364	193	6	165
45	Carrelli trasbordatori .....	»	»	8	3	—	5
46	Altri meccanismi .....	»	»	4.444	1.443	339	2.662
47	Rifornitori d'acqua .....	»	»	683	421	67	195
48	Impianti di pompatura .....	»	»	215	122	14	79
49	Acquedotti .....	»	Km.	160,974	129,264	—	31,710
50	Conduttura distribuzione acqua nelle stazioni ..	»	»	49,848	0,288	0,052	49,508
51	Impianti di depurazione .....	»	N.	25	12	5	8
52	Platee lavaggio carri e fosse letami .....	»	»	420	19	1	400
53	Impianti riscaldamento prev. treni (nelle stazioni)	»	»	9	5	1	3
54	Centrali termiche .....	»	»	31	8	—	23
		»	»	4	1	—	3
55	Depositi costieri per carburanti e lubrificanti. ....	»	mc.	9.700	1.200	—	8.500

(1) La consistenza al 1943 va riferita a diverse date, secondo lo sviluppo delle operazioni di guerra. Di massima essa s'intende riferita alla situazione prima delle grandi distruzioni avvenute a causa della guerra.

(2) Dati per l'intera rete.

## ALLEGATO N. 10.

**Elenco dei principali danni di forza maggiore e conseguenti interruzioni dell'esercizio**  
(Mancano le notizie di alcuni Compartimenti)

LINEA	GENERE DEL DANNO AVVENUTO	Durata della interruzione dell'esercizio	LINEA	GENERE DEL DANNO AVVENUTO	Durata della interruzione dell'esercizio
Compartimento di Venezia Treviso-Calalzo . . . .	Frana tra i Km. 121+690 e 122+290 in corrispondenza Galleria Monte Zucco	4 mesi	Udine-Monfalcone . . .	Danneggiamento Officina D.L. della stazione di Udine da partigiani nella notte del 20-21 settembre 1944	—
	Parziale caduta del volto lato Treviso Galleria Villaga presso Feltrè	nessuna		Danneggiamenti ai fabbricati e impianti della stazione di Udine causati dalle incursioni aeree dei giorni 28 e 29 dicembre 1944	giorni 5
Compartimento di Trieste Trieste Città . . . . .	Danni agli impianti della stazione di Trieste C. provocati da incursione aerea	giorni 3	Udine-Tarvisio . . . . .	Danneggiamenti alla difesa dell'argine del fiume Fella tra i Km 81+575 e 82+050 in seguito alle piene del settembre 1944	—
	Interruzione dei binari di corsa e del piazzale di smistamento; danneggiamenti al F.V., al F.U. Smistamento, R.L., Squadra Rialzo, cabine e muraglioni Trieste Campo Marzio in seguito ai bombardamenti aerei del 10 settembre e 11 ottobre 1944	giorni 3		Distruzione del F.V. della stazione di Reana del Roiale per opera di partigiani nella notte del 20-21 settembre 1944	—
	Danni ai fabbricati della stazione di Trieste C.M. provocati da bombardamento aereo del giorno 20 gennaio 1945	—		Danneggiamento del coperto della R.L. della stazione di Pontebba a causa delle neviccate	—
	Danneggiamenti del M.M. e sylos a Trieste C., delle cabine e CC. fra Smistamento e D.L. a Trieste Campo Marzio, in seguito a bombardamento aereo	giorni 1		Danneggiamenti vari ai fabbricati ed impianti di diverse stazioni provocati dalle incursioni dei giorni 27, 28 e 29 dicembre 1944	giorni 10
Trieste-Postumia . . . .	Danneggiamenti ai coperti delle case economiche a Salita di Grotta, provocati dalla bora	—	Trieste C.M.- Piedicolle	Corrosione della scarpata e della sponda del Fella al Km. 76+835	—
	Distruzione del coperto del Magazzino infiammabili della stazione di Aurisina causata da incendio	—		Danneggiamenti alle murature e serramenti del F.V., M.M. e centralina accumulatori della stazione di Dogna in seguito a bombardamento aereo	—
	Danneggiamento F.V. Prosecco, causato da bombardamento	—		Distruzione parziale del F.V. della stazione di Auzza provocata da incendio da parte dei partigiani	giorni 11
	Distruzione del F.V. e grave danneggiamento degli altri fabbricati della stazione di Poggioreale Campagna in seguito incursioni aeree del 15 ottobre 1944	giorni 3		Danneggiamento dell'impianto di pompatura di Salcano in seguito a scoppio mina da parte di partigiani	—
	Danneggiamenti ai fabbricati ed impianti delle stazioni di Poggioreale Campagna, Secana e Leseece Auremiano in seguito ad incursione aerea del 4 febbraio 1945	—		Danneggiamenti causati da parte di partigiani agli impianti del Servizio Trazione di Gorizia M. S. il giorno 19 agosto 1944	—
Udine-Monfalcone . . .	Danneggiamenti ai fabbricati ed impianti della stazione di Divaccia S.C. provocati da incursioni aeree del 19 e 22 febbraio 1945	—	Portogruaro-Monfalcone	Distruzioni e danneggiamenti fabbricati ed impianti di Trieste C.M., Poggioreale del Carso e Piedicolle, in seguito ad incursioni aeree del giorno 16 ottobre 1944	giorni 3
	Danneggiamenti ai fabbricati ed impianti della stazione di Udine causati da azioni belliche	—		Danneggiamenti causati dall'incursione aerea del 10 settembre 1944 agli impianti della stazione di Portogruaro	—
	Parziale distruzione del fabbricato Officina sussidiaria D.L. della stazione di Udine da parte di partigiani nella notte del 9-10 settembre 1944	—		Danneggiamenti agli impianti della stazione di Cervignano causati da bombardamento aereo del giorno 27 settembre 1944	giorni 1
				Danneggiamenti al fabbricato del Dopolavoro ferroviario della stazione di Cervignano causati da scoppio di ordigno bellico	—
				Danneggiamenti gravi del ponte sul Tagliamento e di quello sullo Stella, nonché danneggiamenti ai fabbricati ed impianti nella tratta Portogruaro-Bivio S. Polo causati dalle incursioni aeree del gennaio 1945	mesi 28 per la tratta da Fossalta a Palazzolo dello Stella

Segue: ALLEGATO N. 10.

LINEA	GENERE DEL DANNO AVVENUTO	Durata della interruzione dell'esercizio	LINEA	GENERE DEL DANNO AVVENUTO	Durata della interruzione dell'esercizio
Divaccia S.C.-Pola . . .	Danneggiamenti ai binari e fabbricati della stazione di Pola per atti di sabotaggio e bombardamento aereo	giorni 1	Genova Sampierdarena-Confine Francese	Franamento ml. 20 muro sostegno a monte, distrutto portale e ml. 2 calotta sbocco Galleria Praiola Km. 111+727, altro franamento ml. 20 in galleria a 17 m. dallo sbocco	—
	Parziale distruzione del locale pompatura di S. Pietro di Maddraso per atti di sabotaggio	—		Galleria Ventimiglia. Fatti saltare gli sbocchi per esigenze militari	—
Udine-S. Giorgio di Nogaro	Danneggiamenti al F.V. ed agli altri impianti della stazione di Palmanova in seguito allo scoppio di carri esplosivi	—		Galleria Dimari. Fatti saltare imbocchi e tratto al centro della galleria a mare	—
Monfalcone-Trieste . . .	Parziale distruzione del F.V. e cabina di blocco della fermata di Sistiana Visogliano, causata da scoppio mina per atto di sabotaggio del giorno 10 agosto 1944	—		Galleria La Mortola. Fatti saltare i due imbocchi	—
				Galleria Parà. Fatto saltare lo sbocco viadotto S. Michele sul Roja Km. 12+768 e 4 arcate	—
Compartimento di Genova			Bivio S. Lazzaro-S. Benigno	70 % volto Galleria Sanità crollato e ml. 80 all'imbocco completamente distrutti in seguito a scoppio mine e munizioni	10 ottobre 1944-dicembre 1945
Stazione di Genova P.P.	Bombardamento del 4 giugno 1944. Danni di riflesso al F.V. e binari di corsa	Il binario dei dispari riattivato in giornata. Binario pari riattivato il giorno 8 giugno 1944	Bivio S. Limbania-S. Limbania	Distruzione ml. 100 galleria e binario in seguito a scoppio mine	10 ottobre 1944 - febbraio 1946
	Bombe sul muro di confine verso via S. Benedetto, con demolizione del muro stesso ed interruzione del binario rampatronchino attestato al cavalcavia Bianchetti	Circolazione treni riattivata in giornata	Genova Sampierdarena-S. Limbania	Distruzione ml. 100 galleria all'imbocco lato S. Limbania	10 ottobre 1944 - febbraio 1946
	Bombe sugli scambi estremi, lato Sampierdarena, interruzione di binari di circolazione e di manovra	In giornata	Torino-Genova . . .	Bombardamento 4 giugno 1944. Officine T.E. a Genova Rivarolo. Danni al 3° capannone	—
	Bombardamento del 13 agosto 1944. Bombe sullo scambio estremo di Genova P.P. verso Sampierdarena, con interruzione di entrambi i binari. Una bomba di fronte all'atrio arrivi in piazza Acquaverde danneggiò alcune colonne del porticato del F.V.	Riattivato il binario dei dispari il giorno 14 agosto 1944		Rimessa locomotori a Genova Rivarolo. Danni al capannone e ai fabbricati annessi	—
				Officina Rialzo Genova Sampierdarena. Danni vari	—
Genova Sampierdarena-Confine Francese	Galleria Capo Nero Km. 134+470. Franato tratto intermedio per circa ml. 15 di calotta e piedritti	24 aprile - 22 maggio 1945		Bombardamento del 24 luglio 1944. Una bomba caduta a monte della linea al Km. 163+480 tra la CC. N. 156 e la ex Cabina S. Lazzaro provocò la demolizione del muro di recinzione e lievi danni ai fabbricati. Colpito e dissestato il portale della sottostante Galleria Assereto	Circolazione treni riattivata in giornata
	Franamento ml. 17 Galleria Capo Mele al Km. 91+032 compreso il portale dell'imbocco e relativi muri d'ala	25 aprile - 16 giugno 1945		Bombe allo sbocco della Galleria S. Lazzaro alta, lato Genova P.P. Interruzione di entrambi i binari, crollo di circa 20 metri di muro di sostegno a mare. Rottura tubazioni Nicolay (bombardamento 2 agosto 1944)	Binario dispari riattivato il giorno 8 agosto 1944. Il binario pari riattivato il giorno 10 agosto 1944
	Franamento completo ml. 26 Galleria Capo Tasso Km. 97+272 compreso il portale dello sbocco e relativi muri d'ala	25 aprile - 25 giugno 1945		Scoppio di munizioni in Galleria Assereto bassa il 10 ottobre 1944. Notevole dissesto della galleria sottopassante i binari della linea Torino-Genova (abbassamento calotta, lesioni diffuse con crollo parziale dei muri frontali) con interruzione di un binario. Danni sensibili alla CC. N. 156 e alla ex Cabina S. Lazzaro	I lavori di ripristino dell'armamento furono effettuati in giornata
	Franamento completo ml. 22,20 Galleria Capo Berta Km. 102+866 compreso il portale dell'imbocco e relativi muri d'ala	25 aprile - 10 giugno 1945			
	Franamento completo di ml. 24 della Galleria Prino al km. 110+651 compreso il portale dello sbocco e i relativi muri d'ala. Nelle materie franate si riscontrò un fortino incalcestruzzo di mc. 240 di volume. In corrispondenza del tratto di galleria di cui trattasi si interessa la Via Aurelia	25 aprile - 30 giugno 1945	Genova Sampierdarena-Scali	Bombardamento del 29 giugno 1944. Bombe sull'VIII binario del Parco Polcevera (a tergo del P.M. Forni) con interruzione di binari	non precisata

Segue : ALLEGATO N. 10.

LINEA	GENERE DEL DANNO AVVENUTO	Durata della interruzione dell'esercizio	LINEA	GENERE DEL DANNO AVVENUTO	Durata della interruzione dell'esercizio
Genova Sampierdarena-Scali	Bombardamento del 16 marzo 1945. Rottura di una diecina di traverse e rotaie al Parco Scalo e Forni. Rottura di vetri e tetto del Magazzino del Sorvegliante. Forato il rifornitore del P.M. Forni. Qualche filo T.E. rotto	—	<b>Compartimento di Firenze</b> Chiusi-Firenze, Firenze-Pisa, Firenze-Pistoia, Firenze-Prato-Bologna, Firenze-Faenza, Lucca-Piazza al Serchio, Lucca-Pontedera, Vada-C. Salvetti-Pisa, Livorno-Lucca-Pistoia, Pisa-La Spezia, Viareggio-Lucca, Grosseto-Pisa, Cecina-Volterra, Campiglia-Piombino, Colle Salvetti-Livorno, Chiusi-Empoli e Asciano-Montepescali	Danni vari prodotti da azioni belliche ai fabbricati ed alle linee	Durata varia
Genova P.P.-La Spezia	Bombardamento del 4 giugno 1944. Danni di riflesso al F.V. di Genova B. e ai fabbricati del Deposito Locomotori  Crollo di un tratto di muro di timpano del ponte sul Bisagno. Crollo di circa 40 metri quadrati del 1° volto e perforazione del 2° volto	Ristabilita circolazione treni binario dispari con velocità Km. 5/ora alle ore 12,15 del 7 giugno 1944. Il 14 giugno riattivato il binario pari  I binari di corsa furono riattivati in giornata	<b>Compartimento di Palermo</b> Agrigento B.-Porto Empedocle	Scoscendimento di massa fra i Km. 142+010 e 143+080	giorni 20

ALLEGATO N. 11.

**Elenco dei raddoppiamenti e dei quadruplicamenti di binari, attivati, in corso di lavoro od approvati nell'esercizio 1944-1945**

(Solo Compartimento di Roma)

LINEA	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato dei lavori	LINEA	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato dei lavori
Per quanto riguarda la riattivazione di raddoppiamenti o quadruplicamenti distrutti od asportati, furono eseguiti i seguenti lavori:					
Roma Tiburtina-Roma Tuscolana	Fu eseguito il quadruplicamento di tutto il tratto	ultimato	Roma Tiburtina-Orte . Roma Trastevere-Orbetello	In corso il raddoppiamento. S. Marinella-Civitav. . Km. 8+899 Civitav.-Orbetello . . . 69+246 Totale . . Km. 78+145	½ eseguito durante l'esercizio 1944-45
Roma Termini-Smistamento-Settebagni	Fu eseguito il raddoppiamento dell'intero tronco	ultimato			

## Elenco dei lavori alle opere d'arte in muratura e in cemento armato, ultimati o in corso al 30 giugno 1945

(Vedere Relazione a pag. 35, Parte II, Capo II)

LINEA	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato dei lavori	LINEA	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato dei lavori
Compartimento di Torino	Negativo		Trieste C.le-Postumia Grotte	Ricostruzione dei volti dei ponticelli ai Km. 89+747 e 91+216, danneggiati da atti di sabotaggio	ultimato
Compartimento di Milano			Mestre-Bivio Galleria	Ricostruzione in cemento armato del due archi centrali del viadotto di Sablice al Km. 120+996, distrutti da atto di sabotaggio	in corso
Rho-Arona . . . . .	Costruzione di un ponte provvisorio sul fiume Ticino presso Sesto Calende, in sostituzione di quello preesistente danneggiato in seguito ad eventi bellici	in corso	Udine-Tarvisio-Confine	Esecuzione di opere provvisorie, per il ripristino della circolazione dei treni, al viadotto al Km. 32+917 sui Rivoli Bianchi, danneggiato in 9 arcate in seguito ad eventi bellici	ultimato
Compartimento di Venezia					
Verona-Brennero . . .	Ricostruzione del viadotto sul torrente Avisio fra i Km. 101+079 e 101+979 a 35 arcate, in parte distrutte e in parte gravemente danneggiate	ultimato	Compartimento di Genova		
	Ricostruzione del ponte di luce ml. 3,50 al Km. 108+630, gravemente danneggiato	ultimato	Torino-Genova . . . . .	Ripristino 1° arcata ponte Villavecchia a Ronco, danneggiato a causa di bombardamento	ultimato
	Ricostruzione del sottovia di luce ml. 3,00 al Km. 109+665, gravemente danneggiato	ultimato		Nuovo ponte viadotto di Rivarolo	in corso
	Ricostruzione del ponte di luce ml. 12,00 al Km. 113+998, gravemente danneggiato	ultimato	Sampierdarena-Ventimiglia	Sistemazione con passerella, formata da quattro travi per ogni campata, del ponte ad impalcatura a travi incorporate nel calcestruzzo sul torrente Impero al Km. 107+185, colpito da bombardamento e distrutto successivamente per ricupero delle travi	ultimato
	Ricostruzione del sottovia di luce ml. 4,00 al Km. 118+554, gravemente danneggiato	ultimato		Costruzione di ponte provvisorio (in sito a quello in ferro sul fiume Centa distrutto da bombardamento) con travi a doppio T e sostituzione delle pile distrutte con cavalletti in legno	ultimato
	Ricostruzione del sottovia di luce ml. 4,00 al Km. 132+907, gravemente danneggiato	ultimato	Genova-La Spezia . . .	Stazione di Genova Brignole. Rifacimento e prolungamento sottovia Archimede	in corso
	Ricostruzione del sottovia di luce ml. 5,00 al Km. 133+236, gravemente danneggiato	ultimato		Ampliamento ponte sul Bisagno	in corso
	Ricostruzione di un'arcata del ponte a due luci da ml. 25,00 ciascuna, al Km. 163+645	ultimato		Costruzione sottovia di Corso Torino	in corso
	Ricostruzione del ponte di luce ml. 16,00 al Km. 163+920, gravemente danneggiato	ultimato	Binario Industriale in sponda destra del Polcevera	Ponte a 9 luci in muratura, fra le stazioni di Genova Bolzaneto e Genova Trasta	in corso
	Ricostruzione del ponte al Km. 210+163, gravemente danneggiato	ultimato			
	Ricostruzione del ponte di luce ml. 31,50 al Km. 210+882	ultimato	Compartimento di Bologna		
Vicenza-Treviso . . . . .	Ripristino ponticello in c.a. al Km. 34+920	in corso	Bologna-Piacenza . . . . .	Ricostruzione dei ponti ai Km. 13+980, 14+018 e 25+688	ultimato
Mestre-Castelfranco Veneto	Ripristino ponticello in c.a. al Km. 9+572	in corso	Bologna-Rimini . . . . .	Riparazione dei ponti sui fiumi: Savena Km. 6+156, Russo Km. 8+458, Idice Km. 9+167, Sillaro Km. 23+752 e Santerno Km. 35+763	ultimato
Milano-Venezia . . . . .	Ripristino sovrappassaggio raccordo Bivio Altichiero-Padova C.M.	in corso	Direttissima Bologna-Firenze	Ripristino in via provvisoria: Ponte Km. 57+462, Viadotto Km. 60+755, Viadotto Km. 61+774, Viadotto Km. 70+565, Ponte Km. 71+182, Viadotto Km. 72+614, Ponte Km. 80+032, Sottovia Km. 83+571, Ponte Km. 89+255, Viadotto Km. 92+768	in corso
	Ripristino ponte in muratura sul Tesina al Km. 203+798	in corso			
	Ripristino ponte in muratura sul Brentella Km. 223+216	in corso	Modena-Verona . . . . .	Ponti sul fiume Secchia: Km. 3+259, Km. 29+152, Km. 35+627	in corso
	Ripristino ponte in muratura sulla fossa Pionca al Km. 240+647	in corso		Sottopassaggio al Km. 47+303	in corso
Mestre-Udine . . . . .	Ripristino sottopassaggio in muratura al Km. 48+329	in corso			
Compartimento di Trieste					
Trieste C.M.-Erpelle Cosina	Costruzione di un solettone in cemento armato sul volto danneggiato per atto di sabotaggio, del ponte al Km. 17+559	ultimato			

Segue: ALLEGATO N. 12.

LINEA	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato dei lavori	LINEA	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato dei lavori
<b>Compartimento di Firenze</b>			<b>Compartimento di Ancona</b>		
Firenze-Pisa . . . . .	Ricostruzione delle spalle e posa in opera di travate provvisorie ai ponticelli in muratura ai Km. 4+570, 4+897, 5+367, 5+546, 6+544, 6+718, 8+148, fra Firenze Rifredi e Firenze Cascine, per un solo binario	ultimato	Ancona-Pescara . . . . .	Ricostruzione dei seguenti ponti in muratura: sul torrenti Aspio, Pilocco I, Pilocco II, Acquabona, Asola, Fontespina, Castellaro, Fosso del Molino, Etevivo, Fosso di Palme, Aso, Fosso S. Germano, Nina, Massignano, Menocchio, S. Ezidio, Tesino, Fosso Tavole, Vibrata, sui fossi Rigo e Mare	ultimato
	Ripristino del ponte in muratura a 5 luci sul fiume Arno al Km. 22+149, fra Carmignano e Montelupo	ultimato		Ricostruzione provvisoria in c.a. dei ponti sui fiumi Musone, Potenza e Tenna	ultimato
	Ricostruzione in muratura del sottovia dei Cappuccini in stazione di Empoli al Km. 33+930	ultimato	Ancona-Termini . . . . .	Ricostruzione dei ponticelli in muratura ai Km:	ultimato
Firenze-Pistoia . . . . .	Ricostruzione delle spalle e posa in opera di travate provvisorie ai manufatti in muratura e c.a. al Km. 8+056, 9+138, 10+957, 11+124, 11+135, 11+459, 11+784, 11+861, 12+142, 12+620, 12+777, 13+004, 14+329, 15+042, 16+480, 16+685 e 16+937	ultimato		304+170, 304+266, 304+643, 304+780, 304+998, 305+159, 305+418, 306+293, 306+521, 306+938, 307+452, 307+836, 311+593, 313+570, 313+710, 314+130, 315+292, 315+769, 324+531, 325+467, 325+820, 326+233, 326+238, 327+005, 329+290, 330+419, 330+513, 330+978, 331+309, 331+682, 331+945, 332+125, 332+372, 335+956, 336+205, 336+937, 337+781, 337+927, 338+026, 338+385, 338+483, 338+656, 338+983, 339+476, 339+920, 340+215, 340+587, 343+513, 343+628, 343+978, 344+424, 344+582, 344+845, 345+052, 345+262, 345+569, 345+842, 346+368, 346+722, 346+981, 347+257, 347+380, 347+554, 347+774, 347+946, 348+120, 348+505, 350+430, 361+180, 362+174, 363+418, 363+675, 364+174, 364+420, 364+581, 365+328 (Ghiomero), 366+982 (Rivo Fossato)	
	Ricostruzione provvisoria di 11 ponti e ponticelli in muratura, per uno sviluppo complessivo di m. 190	ultimato		Ricostruzione dei ponti in muratura ai Km:	ultimato
	Ricostruzione del sottovia in muratura a 2 luci da m. 5,95 ciascuna al Km. 17+672	ultimato		308+886 (Salinello), 314+347 (Tordino), 319+075 (Versacchio), 324+858 (Vomano), 330+158 (Calvano), 335+505 (Cerrano), 336+449 (Silvi), 340+861 (Fiomba), 342+276 (Salino), 346+113 (Maciocche), 353+374, 354+349 (Vallelunga), 358+308 (Alento), 366+005, 367+482 (Riccio)	
	Ricostruzione provvisoria di un cavalcavia per due binari, in stazione di Pistoia	ultimato		Ricostruzione dei sottopassaggi in muratura ai Km:	ultimato
Pisa-La Spezia . . . . .	Ripristino provvisorio del ponte in muratura sul Magra al Km. 159+410	ultimato		308+308, 330+982, 336+677, 357+642	
Chiusi-Firenze . . . . .	Ripristino del sottopassaggio in muratura al Km. 211+783	in corso		Ricostruzione provvisoria del ponte in c.a. al Km. 363+063 (Fero)	ultimato
	Ripristino dei viadotti: a 9 luci da m. 10 al Km. 255+404, a 5 luci da m. 15 al Km. 255+959, a 13 luci da m. 10 al Km. 257+756, di n. 4 ponticelli e sottopassaggi in muratura nel tratto dal Km. 255 al Km. 261 compreso fra le stazioni di Bucine (e) e Montevarchi (e)	in corso	Rimini-Ancona . . . . .	Ricostruzione del ponte in muratura sul fiume Cesano	ultimato
	Ricostruzione di 22 ponticelli e sottopassaggi nel tratto dal Km. 261 al Km. 286 fra le stazioni di Montevarchi (l) e Rignano (e)	ultimato		Ricostruzione dei ponti in muratura sui fiumi: Marano, Maranello, Tavollo, Foglia, Arzilla, Metauro, Esino	in corso
	Ripristino del viadotto a 7 luci da m. 10 al Km. 280+936	in corso	Porto d'Ascoli-Ascoli . . . . .	Ricostruzione dei ponti in muratura sui torrenti: Fiobbo, Morice, Fosso Vargo, Lama	in corso
	Ripristino ponti e viadotti e di tutte le opere d'arte fra Rignano sull'Arno (l) e Pontassieve (l)	in corso	Giulianova-Teramo . . . . .	Ricostruzione del ponte in muratura al Km. 11+608	in corso
Chiusi-Empoli . . . . .	Riparazione del muro d'ala a monte lato Chiusi, del ponte a 2 luci al Km. 226+303	ultimato		Ricostruzione di due archi del ponte in muratura al Km. 13+690	in corso
	Ripristino dei ponti in muratura ai Km. 201+609, 228+710, 243+920, 245+121, 245+852, 259+191, 259+665, 266+865, 268+321, 275+902, 279+404, 279+468, 290+933, 297+557, dei viadotti al Km. 223+806, 224+645, 249+207, 271+481 e di altri 28 manufatti minori	ultimato		Ricostruzione di 5 volti del ponte in muratura al Km. 19+123	in corso
	Ricostruzione del ponticello in muratura al Km. 291+019	ultimato		Ricostruzione di 4 volti del ponte in muratura al Km. 23+669	in corso
Grosseto-Pisa . . . . .	Ripristino del ponte in muratura sul fiume Cecina al Km. 282+071	ultimato	Orte-Falconara Marittima	Ricostruzione muro andatore del ponte obliquo in muratura al Km. 120+026	in corso
Firenze-Faenza . . . . .	Ricostruzione del ponticello in muratura a 2 luci al Km. 8+204, fra Firenze e Caldine	ultimato			
Pistoia-Pisa . . . . .	Ricostruzione provvisoria di 42 ponti in muratura, per uno sviluppo complessivo di m. 1.633	ultimato			

Segue: ALLEGATO N. 12.

LINEA	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato dei lavori	LINEA	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato dei lavori
Orte-Falconara Marittima	Sistemazione ponticello in muratura al Km. 133+732	in corso	Benevento-Campobasso-Termini	Ricostruzione di due archi di luce m. 12 ciascuna e di un altro da m. 6, del viadotto in muratura al Km. 65+976, tra le stazioni di Matrice Montagnano e Campolieto	ultimato
	Sistemazione viadotto in muratura al Km. 209+835	in corso		Ricostruzione del ponticello in muratura al Km. 66+858	ultimato
	Sistemazione viadotto in muratura a 6 archi al Km. 225+029 tra Fabriano e Albacina	ultimato		Ricostruzione del ponticello in muratura al Km. 70+269	ultimato
	Sistemazione ponte in muratura al Km. 236+179	in corso		Ricostruzione del viadotto da 5 archi di luce m. 8 ciascuna al Km. 72+620, tra le stazioni di Matrice e Campolieto	ultimato
	Sistemazione ponte in muratura al Km. 241+894	in corso		Riattamento dei viadotti in muratura al Km. 80+814 e al Km. 81+504	ultimato
Civitanova-Albacina	Sistemazione dei ponti in muratura al Km: 1+420, 26+345, 40+864, 56+084, 68+110, 80+780, 83+120, 86+036	in corso	Cancello-Avellino . . .	Ricostruzione del viadotto in muratura al Km. 83+911	ultimato
				Ricostruzione sottovia in muratura al Km. 22+427	ultimato
Compartimento di Roma Roma-Civitavecchia . . .	Ricostruzione ponte in muratura al Km. 66+076	ultimato	Direttissima Roma-Napoli	Ricostruzione del ponticello in muratura al Km. 154+215	in corso
	Ripristino opere d'arte varie	ultimato		Ricostruzione volti del sottovia su via E. Gianturco	in corso
Roma-Formia . . . . .	Viadotti al Km. 21+940, 27+090, 28+120, 29+370, 30+140, 31+620, 32+529	in corso	Napoli-Potenza . . . . .	Ricostruzione del ponte in muratura, sul fiume Sarno al Km. 26+230, fatto crollare per esigenze militari	in corso
Compartimento di Napoli Cervaro-Napoli . . . . .				Ricostruzione del ponte in muratura, distrutto per eventi bellici, al Km. 138+692	in corso
	Ricostruzione in muratura pile e volti del viadotto al Km. 4+623	in corso	Cassino-Napoli . . . . .	Ricostruzione ad impalcatura a travi incorporate nel calcestruzzo, dei ponti al Km. 138+734, 138+772 e 138+815	in corso
	Riattamento definitivo del ponte in muratura a tre luci sul torrente Tammaro al Km. 95+445	ultimato		Ricostruzione del cavalcavia in c.a. al Km. 222+413, 222+797, 223+112	in corso
	Ricostruzione dei ponti in muratura al Km. 114+648 e 117+030	ultimato	Avellino-Benevento . . .	Ricostruzione in muratura pile e volto dei ponti al Km. 10+639, 13+029, 14+887, 16+935, 23+396	
	Ricostruzione in muratura di 5 archi crollati del ponte Torello al Km. 138+746, fra le stazioni di Amorosi e Frasso Dugenta	in corso	Compartimento di Bari		
	Ricostruzione di parte del volto del sottovia di luce m. 12 al Km. 205+671	ultimato	Termini-Lecce . . . . .	Ricostruzione del ponte in muratura a 6 luci sul fiume Biferno al Km. 444+858	in corso
	Ricostruzione del volto del sottovia al Km. 209+929	ultimato		Ricostruzione sottopassaggio in muratura di luce m. 8 al Km. 526+734	ultimato
	Ricostruzione dei ponticelli in muratura al Km. 107+668, 119+570, 120+994, 126+348, 129+734, 130+558, 131+084, 133+475, 139+812, 140+911, 141+988 dissestati in seguito ad azioni belliche	in corso	Foggia-Potenza . . . . .	Ricostruzione parziale del ponte in muratura a 3 luci da m. 12, sul fiume Cervaro, al Km. 536+621	in corso
	Ricostruzione del sottopassaggio in muratura di luce m. 8 al Km. 12+375	ultimato		Ricostruzione parziale del viadotto in muratura a 7 luci da m. 8 al Km. 47+824	ultimato
	Ricostruzione del cavalcavia al Km. 45, 50 e 70 (eseguita dal Genio Civile)	ultimato	Benevento-Campobasso-Termini	Ricostruzione parziale del ponte in muratura per doppio binario a 7 luci da m. 9 sul fiume Ofanto, al Km. 49+685	ultimato
Ricostruzione del viadotto in muratura al Km. 48+300, tra le stazioni di Larino e Casacalenda	ultimato		Ricostruzione parziale del viadotto in muratura a 7 luci da m. 10 al Km. 60+034	ultimato	
Riattamento definitivo del viadotto a 3 luci da m. 8 ciascuna al Km. 58+934, tra le stazioni di Ripabottoni e Campolieto	ultimato		Ricostruzione parziale del viadotto in muratura a 7 luci da m. 10 al Km. 66+218	ultimato	
			Ricostruzione del sottopassaggio in muratura di luce m. 5 al Km. 74+912	ultimato	



Segue: ALLEGATO N. 12.

LINEA	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato dei lavori	LINEA	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato dei lavori
Compartimento di Reggio C. Battipaglia-Reggio Calabria	Espurgo delle materie alluvionali derivanti dall'occlusione del ponte in muratura a 3 luci da m. 5 ciascuna sul torrente Zinnavo al Km. 252+442, e da interrimento del binario, a seguito della piena straordinaria del 28 novembre 1944	ultimato	Messina-Palermo . . .	Ricostruzione del ponte Buzza in muratura al Km. 110+633	ultimato
		ultimato	Agrigento B.-Licata . . .	Ripristino del ponte Furiano in muratura al Km. 117+645	ultimato
	Rifacimento di rilevato e costruzione del ponte provvisorio al Km. 265+311, costituito da fasci di rotaie pogrianti su cataste di traverse, in sostituzione del ponticello di luce m. 1,00 asportato completamente, insieme al rilevato ferroviario, in seguito all'alluvione della notte dal 28 al 29 novembre 1944	ultimato	Alcamo-Marsala-Trapani	Viadotto a 7 archi da m. 12 ciascuno al Km. 3+655 fra le stazioni di Agrigento Bassa e Favara. Distrutta la 3ª, 4ª, 5ª arcata e le due pile relative durante lo stato di emergenza. Ripristinato nella primitiva efficienza	ultimato
	Rialzamento delle piattabande del ponte a tre luci da m. 5 ciascuna sul torrente Zinnavo, al Km. 252+442, fra le stazioni di Falerna e S. Eufemia Marina	in corso	Castelvetrano-P.to Empedocle	Ricostruzione del ponte Mazara in muratura al Km. 140+401	ultimato
Compartimento di Palermo					
Catania-Messina . . .	Ricostruzione ponte in muratura al Km. 263+756, fra Guardia Mangano e Carruba	ultimato	Lercara B.-Magazzolo .	Viadotto in muratura a 3 luci da m. 8 ciascuna al Km. 106+420,37 fra le stazioni di Siculiana M. e Siculiana. Le tre arcate e le due pile vennero distrutte nel luglio 1943 durante lo stato di emergenza. Ripristinato nella primitiva efficienza	ultimato
Palermo-Bicocca . . .	Ricostruzione del volto della 4ª luce del ponte in muratura al Km. 186+930	ultimato	Catania-Bicocca . . . .	Viadotto in muratura a 3 luci da m. 10 ciascuna al Km. 43+599,17 fra le stazioni di Bivona e Cianciana. Distrutta l'arcata centrale durante lo stato di emergenza. Ripristinato nella primitiva efficienza	in corso
Messina-Fiometorto . .	Ricostruzione del ponte Tusa in muratura al Km. 90+483	ultimato	Delegazione di Cagliari	Negativo	

## Elenco dei lavori alle gallerie e al corpo stradale, ultimati o in corso al 30 giugno 1945

(Vedere Relazione a pag. 35, Parte II, Capo II)

LINEA	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato dei lavori	LINEA	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato dei lavori
Compartimenti di: Torino - Milano - Venezia - Trieste	Negativi		Compartimento di Roma		
Compartimento di Genova			DD. Roma-Napoli . . .	Ricostruzione delle Gallerie M. Calvo, Montorso e Vivola	in corso
Stazione di Genova P.P.	Ampliamento e sistemazione del piazzale, comprendente: - Arretramento del muraglione di controripa, scavi ecc. nel tratto prospiciente il F.V. - Costruzione di una 2ª Galleria Traversata a doppio binario tra Genova P.P. e Genova B., di una camera di biforcazione ed altre diramazioni di detta galleria - Apertura nuova Galleria S. Rocco - Allargamento della sede ferroviaria da quest'ultima fino alla Galleria S. Lazzaro	in corso	Compartimento di Napoli		
Raccordo tra Genova P.P. e le linee dei Giovi e Succursale	Nuova Galleria di Granarolo	in corso	Villa Literno-Napoli . . .	Riparazione delle Gallerie di Montagna Spaccata, Monteone e Posillipo	ultimato
Linee del Porto di Genova	Allacciamento a doppio binario della linea Bacino V.E. III - Parco Forni con la linea Bastioni	in corso	DD. Roma-Napoli . . .	Ricostruzione del volto della galleria artificiale fra le stazioni di Napoli P. Garibaldi e Via E. Giannurco	in corso
Compartimento di Bologna			Cervaro-Napoli . . . . .	Ricostruzione della Galleria del Mas-sico	ultimato
DD. Bologna-Firenze . . . . .	Ripristino imbocchi gallerie danneggiate dalle esplosioni di mine: Km. 55+742, 56+866, 57+386, 57+729, 72+644, 79+779, 82+448, 82+827, 86+356	in corso		Riparazione della Galleria Limata tra i Km. 125+036 e 125+381	ultimato
Compartimento di Firenze			Termoli-Campobasso . . . . .	Riparazione delle Gallerie di Maddaloni N. 1 tra i Km. 156+104 e 156+770 e N. 2 tra i Km. 157+214 e 157+353	ultimato
Firenze-Chiusi . . . . .	Sgombro macerie e terreno franato per la riapertura dell'imbocco lato Firenze della Galleria Vecciali fra Laterina e Bucine, fatta crollare da mine, per il ricupero treno cantiere T.E. N. 2 rimasto bloccato in detta galleria	ultimato		Parziale ricostruzione della galleria tra i Km. 66+124 e 66+211 tra le stazioni di Campolieto e Ripabottoni	ultimato
Firenze-Pisa . . . . .	Esecuzione dei lavori di terra e murari occorrenti per ripristino manufatti al Km. 296+510, 296+814, 299+122, 300+436, 301+823, 304+506 tra Firenze C. Marte e Pontassieve	ultimato	Benevento-Campobasso	Riattamento definitivo delle Gallerie: Colle Orefice fra i Km. 72+699 e 72+764, Oriente fra i Km. 79+435 e 79+637, Monte Fante Carbone fra i Km. 80+893 e 81+048, Colle Gessiera fra i Km. 81+323 e 81+407	in corso
Pistola-Pisa . . . . .	Ricostruzione di N. 138 opere minori fra le stazioni di Firenze Riffredi e Pisa	ultimato		Riattamento definitivo della Galleria Contraforte Fovrazzano fra i Km. 83+461 e 83+813	in corso
Compartimento di Ancona			Compartimento di Bari		
Ancona-Pescara . . . . .	Ricostruzione rilevato ferroviario al Km. 220+200	ultimato	Foggia-Bari . . . . .	Riparazione danni causati da alluvione fra i Km. 636 e 640 e ripristino del pozzo assorbente in stazione di Bari S. Spirito	sospeso
	Galleria artificiale dal Km. 204+560 al Km. 204+675	in corso	Foggia-Potenza . . . . .	Sistemazione del rilevato in frana tra i Km. 47+074 e 47+253 fra le stazioni di Candela e Rocchetta S. A.	sospeso
	Galleria del Castellano dal Km. 206+823 al Km. 208+392	in corso	Rocchetta S.A.-Gioia del Colle	Sistemazione della trincea fra i Km. 44+076 e 44+766 fra le stazioni di Venosa e Palazzo S. Gervasio	sospeso
Pescara-Termini	Parziale ricostruzione della Galleria Riccio dal Km. 367+681 al Km. 368+318 e di Ortona (imbocco sud) dal Km. 371+185 al Km. 371+419	ultimato	Barletta-Spinazzola . . . . .	Consolidamento della trincea in frana tra i Km. 29+783 e 29+835	sospeso
			Potenza-Metaponto . . . . .	Consolidamento e risanamento del rilevato ferroviario fra i Km. 207+957 e 208+078 fra le stazioni di Calciano e Grassano e consolidamento delle scarpate in corrispondenza del Km. 207+200 e 207+360 fra le stazioni di Campomaggiore e Grassano	ultimato
			Compartimento di Reggio C.		
			Battipaglia-Reggio C. . . . .	Consolidamento del tratto di sede ferroviaria in frana tra i Km. 64+300 e 64+400 fra Ascea e Pisciotta	in corso

Segue: ALLEGATO N. 13.

LINEA	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato dei lavori	LINEA	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato dei lavori
Battipaglia-Reggio C. .	Consolidamento della sede ferroviaria fra i Km. 64+400 e 65+020 fra le stazioni di Ascea e Pisciotta	in corso	Messina-Bicocca . . .	Sistemazione Galleria S. Alessio	ultimato
	Costruzione di una scogliera a difesa della sede ferroviaria di Pisciotta	in corso		Sistemazione Galleria Capo S. Antonio	ultimato
	Prolungamento della scogliera di difesa della linea verso mare, lungo il tratto fra i Km. 368+640 e 368+776 fra le stazioni di Bagnara e Favazzina e per rifiorire, rafforzare e riparare la scogliera esistenti fra i Km. 368+776 e 371+570 fra le stazioni suddette	in corso		Sistemazione tratto galleria N. 13	ultimato
Compartimento di Palermo Messina-Bicocca . . .	Costruzione Galleria C. d'Alì	ultimato	Palermo-Messina . . .	Riparazione muro difesa dal mare fra le stazioni di Scaletta e Giampillieri	ultimato
	Costruzione Galleria di Alì	ultimato		Sistemazione Galleria Peloritana	ultimato
	Sistemazione Galleria C. Taormina	ultimato		Costruzione argine difesa delle arcate del ponte a 5 luci sul torrente Saponara	ultimato
			Valsavoia-Caltagirone .	Riparazioni danni nubifragio Km. 227 fra Camaro e Messina	ultimato
			Delegazione di Cagliari	Sistemazione trincea Km. 269 fra Scordia e Fildidonna	in corso
				Negativo	

**Elenco dei lavori per la sistemazione dei ponti metallici, ultimati o in corso di esecuzione al 30 giugno 1945**  
(Vedere Relazione a pag. 35, Parte II, Capo II)

LINEA	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato dei lavori	LINEA	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato dei lavori
Compartimento di Torino			Trieste C.M. - Piedicolle	Sistemazione provvisoria con travi a doppio T dei ponti in ferro-cemento al Km. 46+333 e 48+142	ultimato
Chivasso-Aosta . . . .	Sistemazione definitiva del ponte al Km. 32+883 presso Ivrea	in corso		Alzamento e sistemazione in sito della travata al Km. 48+174 sul torrente Ljah	ultimato
Compartimento di Milano			Trieste C.M. - Erpelle Cosina	Costruzione di due appoggi intermedi provvisori al ponte al Km. 12+620	in corso
Codogno-Mantova . . .	Ripristino provvisorio del ponte sull'Adda al Km. 8, fra le stazioni di Pizzighettone e di Ponte d'Adda	in corso	Prevacina-Aidussina . . .	Sistemazione definitiva del ponte a passaggio superiore, al Km. 1+872 di luce m. 50 sul fiume Vipacco	in corso
	Ripristino provvisorio del ponte sul fiume Oglio al Km. 67+400, fra le stazioni di Bozzolo e di Marcaria	in corso			
Cremona-Fidenza . . .	Ripristino provvisorio del ponte sul Po al Km. 3+126 tra Cremona e Castelvetro	in corso	Compartimento di Genova		
Brescia-Parma . . . .	Ripristino provvisorio del ponte sul fiume Po al Km. 21+400, fra le stazioni di Casalmaggiore e di Mezzani Rondani	in corso	Sampierdarena - Ventimiglia	Sistemazione provvisoria con travi a doppio T del ponte al Km. 81+285 sul fiume Centa	ultimato
	Ripristino provvisorio del ponte sul fiume Oglio al Km. 42+305, fra le stazioni di Piadena e di Canneto sull'Oglio	in corso	Compartimento di Bologna		
Milano-Piacenza . . . .	Sistemazione del ponte sul fiume Po al Km. 147+910, fra le stazioni di S. Stefano Lodigiano e di Piacenza	in corso	Modena-Verona . . . . .	Sistemazione del ponte sul Po al Km. 47+859 presso Borgoforte	in corso
Compartimento di Venezia			Bologna-Verona . . . . .	Sistemazione dei ponti: sul Lavino al Km. 13+914, sul Ghironda al Km. 14+635 e sul Samoggia al Km. 15+088	in corso
Verona-Brennero . . . .	Ripristino provvisorio del ponte a tre luci al Km. 109+563 e del ponte al Km. 132+921	ultimato	Compartimento di Firenze		
	Ripristino provvisorio del ponte a 4 luci al Km. 148+760	ultimato	Chiusi-Empoli . . . . .	Ripristino dei ponti in ferro ai Km. 170+004, 172+470, 184+319, 189+983 e di altri 24 manufatti minori compresi fra Chiusi e Sinalunga	in corso
	Ripristino provvisorio del ponte al Km. 199+894	ultimato	Chiusi-Firenze . . . . .	Ripristino dei ponti sul fiume Arno al Km. 279+165 e 289+213, presso Incisa e S. Elero	in corso
Mestre-Trento . . . . .	Ripristino dei ponti al Km. 87+873, 97+923, 98+897, 106+986, 109+332, 122+248, 125+330	ultimato		Ripristino dei ponti: Cilone al Km. 208+475, Cozzano al Km. 212+133 e Vitiano al Km. 213+975	ultimato
Fortezza-S. Candido . .	Sistemazione definitiva del ponte a due luci al Km. 38+686	ultimato		Ricostruzione delle pile e delle spalle in muratura del ponte al Km. 311+413 sul torrente Mugnone e sistemazione, in parte provvisoria ed in parte definitiva, delle prescritte tre travate	ultimato
Treviso-Calalzo . . . .	Ripristino del ponte al Km. 25+284	in corso	Firenze-Pisa . . . . .	Ricostruzione del ponte in ferro sul torrente Orme fra le stazioni di Montelupo ed Empoli, al Km. 32+887	ultimato
	Ripristino del ponte sul fiume Tegerzo al Km. 37+570	ultimato		Ricostruzione di 14 opere tra le quali 9 ponti a travata metallica	ultimato
Mestre-Portogruaro . . .	Ripristino dei ponti sul fiume Meolo al Km. 24+032 e sul fiume Vaglio al Km. 22+556	in corso		Costruzione di nuove travate ai ponti sui fiumi Bisenzio, Ombrone, Pesa, Elsa ed Era nonchè sui torrenti S. Bartolomeo, Egola e Cecinella	in corso
Milano-Venezia . . . . .	Ripristino del ponte sul Brenta al Km. 233+454	in corso		Costruzione di nuove travate dei ponti al Km. 27+791, 30+247, 32+431, 32+875, 33+930, 43+433, 51+341, 51+598	ultimato
Bassano-Padova . . . . .	Ripristino del ponte sul Brenta al Km. 42+994	in corso		Ricostruzione provvisoria di 12 ponti per uno sviluppo complessivo di ml. 243	ultimato
Compartimento di Trieste					
Trieste C.M.-Piedicolle	Sistemazione definitiva del ponte di luce m. 50 a passaggio inferiore, sul fiume Vipacco, al Km. 42+888	in corso			
	Sistemazione provvisoria del ponte al Km. 44+280 di luce m. 50 a passaggio inferiore, sul fiume Vipacco	ultimato			

Segue: ALLEGATO N. 14.

LINEA	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato dei lavori	LINEA	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato dei lavori
Firenze-Pistoia . . . .	Ricostruzione di 15 ponti per uno sviluppo complessivo di ml. 161	ultimato	<b>Compartimento di Reggio C.</b>		
Pisa-Colle Salvetti . .	Ripristino dei seguenti ponti: Antifossetto, Antifosso, Fosso Reale, Fossa Nuova, Fossa d'Arno, Sottovia Arnaccio, Fossa Chiara, Torale, Folignano, Fossa Vecchia Caligi	ultimato	Metaponto-Reggio Calabria	Ricostruzione del ponte a 5 luci sul fiume Basento al Km. 45+101	in corso
Vada-Livorno . . . . .	Ripristino travate sul ponte a 3 luci sul fiume Lerchino al Km. 105+826	in corso	<b>Compartimento di Palermo</b>		
Raccordo Firenze C.M.- Firenze Rifredi	Ricostruzione ponte al Km. 1+302	ultimato	Messina-Bioceca . . .	Sistemazione definitiva del sottovia di luce m. 8 al Km. 272+414	ultimato
<b>Compartimento di Ancona</b>				Sistemazione definitiva del sottovia di luce m. 13,60 al Km. 272+436	ultimato
Rimini-Termoli . . . .	Ricostruzione ponte sul torrente Campofilone al Km. 274+203	ultimato		Sistemazione del sottovia di luce m. 25 al Km. 272+560	ultimato
	Ricostruzione ponte sul torrente Scaricalasino al Km. 217+970	ultimato		Sistemazione definitiva della travata Alcantara a 2 luci da m. 20 ciascuna al Km. 283+331	ultimato
	Ricostruzione sottopassaggio al Km. 202+218	ultimato		Sistemazione definitiva della travata S. Filippo a 3 luci da m. 11,50 ciascuna Km. 295+720	ultimato
	Ricostruzione sottopassaggi al Km. 288+674 e 288+763	ultimato		Sistemazione definitiva della travata Agrò a 13 luci (2 da m. 16,50 e 11 da m. 20) al Km. 301+296	ultimato
	Ripristino provvisorio del ponte in ferro sul fiume Tronto al Km. 295+444	ultimato		Sistemazione definitiva della travata Porto Salvo di luce m. 12 al Km. 302+460	ultimato
	Ripristino provvisorio ponte in ferro sul torrente Fosso Giardino	ultimato		Sistemazione definitiva della travata Savoca, a 5 luci, da m. 16,90 le estreme e da m. 21,81 le intermedie, al Km. 304+881	ultimato
	Ricostruzione ponte Molinetto al Km. 267+632	ultimato		Sistemazione definitiva della travata a 2 luci da m. 19,80 ciascuna al Km. 319+747	ultimato
	Ricostruzione ponte S. Biagio al Km. 268+737	ultimato		Sistemazione definitiva della travata Milli di luce m. 20 al Km. 326+845 (Ponte sul torrente Giampilieri)	ultimato
	Sistemazione definitiva del ponte sul fiume Pescara al Km. 350+891	in corso		Sistemazione definitiva della travata Larderola a 2 luci da m. 15 ciascuna al Km. 328+949	ultimato
Foligno-Cortona Terontola	Sistemazione definitiva del ponte sul torrente Chiagio al Km. 19+507	in corso	<b>Palermo-Messina . . .</b>		
Civitanova Marche-Albacina	Sistemazione definitiva del ponte obliquo sul Fosso Bugnolo al Km. 12+539	in corso		Sottovia di luce m. 6 al Km. 70+746 e travata Porcello da m. 5 al Km. 93+138	in corso
Orte-Falconara . . . . .	Sostituzione del ponte in ferro sul fiume Cortaccione al Km. 143+363 con ponte in muratura	ultimato		Sistemazione definitiva della travata S. Stefano a 2 luci da m. 30 ciascuna al Km. 96+847	in corso
Ascoli P.-Porto d'Ascoli	Sistemazione provvisoria dei ponti sui fiumi Chifenti e Tronto rispettivamente al Km. 22+275 e 25+110	ultimato		Sistemazione definitiva della travata Ortora di luce m. 30 al Km. 99+800	ultimato
<b>Compartimento di Roma</b>				Sistemazione definitiva della travata Canneto di luce m. 25 al Km. 101+680	ultimato
Roma-Civitavecchia . .	Sistemazione travata metallica del ponte al Km. 58+076	ultimato		Sistemazione definitiva della travata Caronia a 2 luci da m. 45 ciascuna al Km. 105+182	in corso
<b>Compartimento di Napoli</b>				Sistemazione definitiva della travata Inganno a 2 luci da m. 25 ciascuna Km. 122+510	ultimato
Cancello-Torre Annunziata	Sistemazione definitiva dei ponti ai Km. 12+325, 18+097, 19+645	in corso		Sistemazione definitiva della travata Rosmarino a 2 luci da m. 50 ciascuna Km. 127+344	ultimato
S. Marcellino-Gricignano-Caserta	Sistemazione definitiva ponte al Km. 10+016	in corso		Sistemazione definitiva della travata Zappulla a 2 luci da m. 45 ciascuna al Km. 133+578	in corso
Avellino-Benevento . .	Sistemazione dei ponti ai Km. 19+263 e 19+964	in corso		Sistemazione definitiva della travata S. Angelo a 2 luci da m. 30 ciascuna Km. 147+213	ultimato
Avellino - Rocchetta S. Antonio	Sistemazione dei ponti ai Km. 37+250, 65+814, 70+841, 87+860	ultimato		Sistemazione definitiva della travata Mazzarrà a 2 luci da m. 50 ciascuna al Km. 179+126	in corso
<b>Compartimento di Bari</b>	Negativo				

Segue: ALLEGATO N. 14.

LINEA	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato dei lavori	LINEA	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato dei lavori
Palermo-Messina . . .	Sistemazione definitiva del sottovia di luce m. 7 al Km. 181+108	in corso	Palermo-Castelvetrano-Trapani	Sistemazione definitiva della travata Arena di luce m. 30 al Km. 133+471	in corso
	Sistemazione definitiva del sottovia di luce m. 7 al Km. 181+482	in corso		Sistemazione definitiva della travata Sosio di luce m. 9 al Km. 155+107	in corso
	Sistemazione definitiva della travata Zaera di luce m. 20 al Km. 230+120	in corso		Sistemazione definitiva della travata Birgi di luce m. 20 al Km. 171+735	in corso
Roccapalumba-P. Empedocle	Sistemazione definitiva della travata a 3 luci, da m. 27 le estreme e m. 33 la intermedia, al Km. 283+250	ultimato	Castelvetrano-Sciacca .	Sistemazione definitiva della travata Belice al Km. 15+685 di luce m. 50	in corso
Roccapalumba - Bicocca	Sistemazione definitiva della travata Simeto di luce m. 49,90 al Km. 220+925	in corso	Delegazione di Cagliari	Negativo	

## ALLEGATO N. 15.

**Elenco dei lavori per l'ampliamento e la sistemazione delle stazioni e delle fermate,  
ultimati o in corso di esecuzione al 30 giugno 1945**

*(Vedere Relazione a pag. 37, Parte II, Capo II)*

LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato dei lavori	LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato dei lavori
Compartimento di Torino	Negativo		Udine . . . . .	Sistemazione uffici del Dirigente Centrale	ultimato
Compartimento di Milano				Costituzione mensa per il personale del Compartimento di Trieste	ultimato
Milano Smistamento, Milano P. Vittoria, Milano P. Romana e Milano P. Genova	Riparazione e sistemazione di fabbricati ed impianti danneggiati da azioni belliche	in corso	Tarvisio e Monfalcone .	Costruzione ricovero antibomba	ultimato
Varese . . . . .	Costruzione di una baracca in legno per deposito biciclette	ultimato in parte	Pola . . . . .	Costruzione locale ad uso mensa ferroviari	ultimato
Cremona, Pizzighettone e Piadena	Ripristino di fabbricati danneggiati da azioni belliche	in corso	Divaccia S. Canziano .	Ampliamento mensa del Dopolavoro	in corso
Pavia . . . . .	Costruzione di un binario di raccordo dallo Scalo P.V. di Pavia alla sponda del Naviglio	ultimato		Impianto di quattro baracche in legno	ultimato
Compartimento di Venezia			Compartimento di Genova		
Piazzola Campo S. Martino	Impianto binario di sosta	ultimato	Genova Brignole . . .	Ricovero antiaereo per il personale del P.M. e della Cabina B della stazione	ultimato
Ronchi di Piombino . .	Prolungamento binario	ultimato		Nuovo fabbricato Servizi Accessori in via Canevari e Centrale Termica	in corso
Montebelluna . . . . .	Prolungamento di due binari	ultimato		Costruzione Cabina A per Apparat Centrali, Magazzini ed Uffici	in corso
Vilpiano . . . . .	Impianto binario di carico e scarico	ultimato		Costruzione Cabine B, C, D per Apparat Centrali	in corso
Dolo . . . . .	Binario di raccordo con la Montecatini per il carico e scarico materiale magazzino I.E.S.	ultimato	Genova P. Principe . .	Nuovo fabbricato Servizi Accessori in via Legaocio	in corso
Compartimento di Trieste			Genova Sampierdarena	Ricovero antibomba per il personale della stazione di Genova Sampierdarena Centrale	ultimato
Trieste Centrale . . .	Costruzione ricovero A.A. in galleria (Viale Miramare)	in corso		Ricovero antibomba per 25 agenti presso il P.M. di Piazza d'Armi	ultimato
Trieste C.M., Gradisca e Rubbia S. Michele	Costruzione ricovero antiaereo	ultimato		Ricovero antibomba per 25 agenti al Parco Piazza d'Armi (presso via Campi)	ultimato
Aurisina, Divaccia S. Canziano, Cervignano, S. Giorgio di Nogaro e Portogruaro	Costruzione trincee antiscegge	ultimato		Ampliamento e sistemazione del Magazzino P.V. della stazione di Genova Sampierdarena e del Deposito Personale Viaggiante della medesima stazione	in corso
Aurisina . . . . .	Costruzione ricovero A.A. in galleria	ultimato	Compartimento di Bologna		
Pontebba e Tarvisio Centrale	Costruzione ricovero A.A. in galleria	in corso	Castelguelfo . . . . .	Adattamento a F.V. della C.C. Km. 102+070	ultimato
Poggioreale del Carso .	Costruzione uscita di sicurezza rifugio A.A.	ultimato	Compartimento di Firenze		
	Costruzione ricovero in galleria sotto il P.C.	ultimato	Firenze C. Marte . .	Ricostruzione di locali per servizi di stazione	in corso
	Sistemazione impianti manutenzione al « Piccolo Parco »	ultimato	Pontassieve . . . . .	Costruzione di una tettoia nella stazione per installarvi la sega circolare da rotaie ed un compressore per l'azionamento dei magli ad aria compressa	ultimato
Poggioreale Campagna	Costruzione ricovero A.A. in galleria (roccia)	ultimato		Ricostruzione dei due corpi laterali del F.V. e cassi separati	in corso
Sesana . . . . .	Costruzione rifugio anticorollo nel F.V.	ultimato			
Redipuglia . . . . .	Mimetizzazione impianti	ultimato			
Gorizia Centrale . . .	Costruzione ricovero antibomba	in corso			
Gorizia M. Santo . . .	Impianto sussidiario per il Servizio Trazione	in corso			
S. Lucia di Tolmino . .	Sistemazione impianti Servizio Trazione	in corso			

Segue: ALLEGATO N. 15.

LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato dei lavori	LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato dei lavori
Stazioni diverse della linea S. Giovanni Valdarno-Laterina	Riparazione fabbricati viaggiatori e magazzini merci nel tratto di linea S. Giovanni Valdarno (1) - Laterina (1), danneggiati dai vari bombardamenti aerei e dai cannoneggiamenti	ultimato	Teano, Riardo, Valrano, Catanello, Tora, Presenzano, Mignano e Rocca d'Evandro	Lavori di ricostruzione dei F.V. e fabbricati accessori di stazione, completamente distrutti da azioni di guerra	in corso
Ponticino . . . . .	Lavori complementari di riparazione del F.V.	in corso	Benevento, Caserta e S. Lorenzo	Ripristino provvisorio del F.V.	ultimato
Arezzo . . . . .	Ripristino Fabbricato Trazione	ultimato	Campobasso . . . . .	Ripristino impianti di stazione danneggiati da eventi bellici (marciapiedi, piattaforma girevole, garitte, ponti a bilico, ecc.)	in corso
Chiusi Bagni di Chianciano	Ripristino F.V., M.M. e mensa	ultimato		Riattamento del F.V. danneggiato agli infissi e agli intonaci a seguito degli eventi bellici	ultimato
Asciano . . . . .	Riparazione fabbricati accessori nella stazione e lavori al tetto ed ai locali situati al 1° piano del F.V.	ultimato	Campolieto, Matrice, Ripabottoni, Bonafro, Urrù e S. Martino in Pensilis	Ripristino impianti e F.V. danneggiati per eventi bellici	in corso
La Spezia Marittima .	Ripristino fabbricati ed impianti della stazione	in corso	Portici, Torre del Greco e S. Maria La Bruna	Lavori di ripristino di impianti devastati	in corso
Stazioni fra Sarzana e La Spezia	Ripristino fabbricati	in corso	Scafati, Angri, Pagani e Nocera Inferiore	Riparazioni al F.V.	ultimato
Linee Pisa-Lucca, Pisa-Viareggio e Lucca-Viareggio	Ricostruzione fabbricati	ultimato	Nola, Palma e Montoro Superiore	Ricostruzione del F.V.	ultimato
Linea Tombolo-Lucca .	Costruzione garitte in muratura	ultimato			
Pisa Centrale . . . . .	Demolizione pensiline e sistemazione binari	ultimato	Compartimento di Bari		
	Restauro ex fabbricato Gruppo Lavori Pisa	ultimato	Bari Centrale . . . . .	Sopraelevazione del fabbricato della G.V. ad uso Uffici della Sezione Movimento	ultimato
Montale Agliana . . . .	Riattamento di 2 vani del F.V.	ultimato	Apricena . . . . .	Lavori in terra, murari e di armamento inerenti alla costruzione di marciapiedi fra il 1° e il 2° binario	sospeso
Pistoia . . . . .	Riattamento del F.V.	in corso	Foggia . . . . .	Ricostruzione di parte del F.V. distrutta dalla incursione aerea nemica del 31 maggio 1943	sospeso
	Ricostruzione fognatura per lo scolo delle acque degli scantinati e del sottopassaggio viaggiatori	in corso	Taranto . . . . .	Prolungamento del binario e del P.C. militare Ansonia e relativa strada di accesso	ultimato
Montelupo, Empoli e S. Miniato Fuococchio	Ricostruzione fabbricati viaggiatori	in corso	Bellavista . . . . .	Ampliamento del F.V.	sospeso
Livorno Centrale . . . .	Sgombero macerie	in corso	S. Nicola di Taranto .	Impianti di Trazione	sospeso
	Demolizione e ricupero pensiline di ferro della stazione	in corso	Restinco . . . . .	Ampliamento e sistemazione del fabbricato uffici	in corso
Livorno S. Marco . . . .	Impianto di dormitori, mensa, Uffici vari, ecc. nella stazione	ultimato	Serranova . . . . .	Costruzione scalo merci	in corso
			Lecce . . . . .	Impianto binari per deposito carri	sospeso
Compartimento di Ancona			Compartimento di Reggio C.	Negativo	
Francavilla e Tollo Canosa	Costruzione di due locali per il Servizio Movimento in ciascuna delle due stazioni	ultimato	Compartimento di Palermo		
Compartimento di Roma			Messina . . . . .	Sgombero e ripristino locali al piano terreno del F.V.	ultimato
Santa Severa . . . . .	Impianto di due binari passanti al Deposito rottami metallici	ultimato		Riparazione fabbricato a 4 piani per Uffici	ultimato
Compartimento di Napoli				Ricostruzione tratti di muri di sostegno	ultimato
Villa Literno, Aversa e Napoli Mergellina	Riparazione dei fabbricati viaggiatori ed accessori	in corso		Sgombero macerie e demolizione fabbricati pericolanti	ultimato
Minturno, Sessa Aurunca - Roccamonfina, Falciano-Mondragone e Cancellò-Arnone	Ricostruzione dei fabbricati viaggiatori ed accessori	in corso		Riparazione garitte	in corso
S. Antimo-Atella . . . .	Riparazione F.V. ed accessori	ultimato	Milazzo . . . . .	Riparazione copertura del F.V. e M.M.	ultimato
S. Maria C. Vetere, Capua, Pignataro e Sparanise	Restauro del F.V. distrutto da operazioni belliche	ultimato	Nizza di Sicilia . . . .	Sistemazione F.V. e F. Servizi Accessori	ultimato



Segue: ALLEGATO N. 15.

LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato dei lavori	LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato dei lavori
Letojanni . . . . .	Ricostruzione F.V.	ultimato	Catananuova . . . . .	Riparazione M.M., F.V. e Magazzino Sorvegliante	in corso
Taormina G. . . . .	Riparazione locali del F.V.	ultimato	Raddusa . . . . .	Riparazione F.V. e M.M.	ultimato
	Ricostruzione serramenti	ultimato	Dittaino . . . . .	Riparazione F.V., M.M. e P.C.	ultimato
	Riparazione F. Servizi Accessori	ultimato	Assoro . . . . .	Riparazione F.V. e M.M.	ultimato
Linea Bicocca-Jonia .	Riparazione garitte servizi vari	in corso			
Catania Ognina e Canizzaro	Riparazione F.V.	in corso	<b>Delegazione di Cagliari</b>		
Catania C. . . . .	Riparazione copertura F.V.	ultimato	Cagliari . . . . .	Ricostruzione muri di cinta del piazzale della stazione	ultimato
	Adattamento locali Uffici al piano superiore del F.V.	ultimato		Sistemazione locali per riattivazione piazzale del Servizio Viaggiatori	ultimato
Catania Acquicella . .	Ricostruzione fossa letame e fabbricato attrezzi	in corso		Riparazione locali alloggi patrimoniali nell'ala occidentale del F.V.	ultimato
Passomartino . . . . .	Riparazione P. C.	in corso		Riparazione F.V.	in corso
Palagonia . . . . .	Riparazione F.V. e M.M.	in corso		Riparazione del P.C.	in corso
Scordia . . . . .	Riparazione muri di cinta	in corso	Macomer . . . . .	Costruzione capannone ad uso Uffici della Delegazione da trasformarsi successivamente a dormitorio	in corso
Ispica . . . . .	Riparazione F.V.	ultimato	Chilivani . . . . .	Riparazione fabbricati danneggiati dalle incursioni aeree	ultimato
Palermo Porto . . . . .	Binario di raccordo fra la stazione di Palermo Marittima ed il Molo Trapezoidale	in corso	Olbia . . . . .	Riparazione fabbricati danneggiati dalle incursioni aeree	ultimato
Linea Motta-Muglia .	Riparazione fabbricati	in corso			
Gerbini . . . . .	Riparazione F. V.	ultimato			

**Elenco dei lavori per la sistemazione dei magazzini, depositi, officine, ecc., ultimati o in corso di esecuzione al 30 giugno 1945**

*(Vedere Relazione a pag. 35, Parte II, Capo II)*

LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato dei lavori	LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato dei lavori
<b>Compartimento di Torino</b>	Negativo		Merano . . . . .	Collocamento in opera di macchinari nel vecchio e nel nuovo capannone	ultimato
<b>Compartimento di Milano</b>				Prolungamento binario tronco	ultimato
Arona . . . . .	Riattivazione del Deposito Locomotive	ultimato	<b>Compartimento di Trieste</b>		
Gallarate . . . . .	Sistemazione della mensa aziendale nelle Officine T.E.	ultimato	Trieste C., Trieste C. Marzio, Postumia Grotte, Fiume e Gorizia M. Santo	Mimetizzazione impianti della Trazione nel D.L.	ultimato
Cremona . . . . .	Ripristino fabbricati del Deposito Locomotive e Squadra Rialzo, danneggiati da azioni belliche	in corso	Trieste C. Marzio . . .	Ampliamento fabbricato saldatura autogena	in corso
Milano Smistamento .	Riparazione dei danni causati da azioni belliche ai fabbricati del D.L.	in corso	Erpelle Cosina . . . .	Innovazione impianti per la manutenzione delle locomotive	in corso
	Costruzione fossa a fuoco della lunghezza di ml. 25	ultimato	Udine . . . . .	Costruzione tettoia per Officina ponti in ferro	in corso
<b>Compartimento di Venezia</b>				Costruzione ricovero A.A. presso il D.L.	in corso
Venezia Marittima . .	Ripristino rimessa e officina del Deposito Locomotive	in corso		Impianto magazzino approvvigionamenti	ultimato
Padova C. . . . .	2ª fase lavori d'armamento per ampliare e sistemare gli impianti del Deposito Locomotive, in dipendenza della elettrificazione	in corso	Udine, Pontebba e Tarvisio . . . . .	Innovazione impianti Depositi Locomotive	in corso
Treviso Scalo Motta .	Impianto di due nuovi binari con fossa a fuoco per riparazione locomotive	ultimato	<b>Compartimento di Genova</b>		
Montebelluna . . . .	Costruzione fossa a fuoco per ampliamento Deposito Locomotive	ultimato	Genova Brignole . . .	Costruzione di una fossa di visita e lavori complementari al D.L.	ultimato
Bronzolo Parco . . .	Costruzione di una R.L. in legno e di baracche ad uso Officina e Deposito	ultimato		Ampliamento Rimessa Locomotori, costruzione di fabbricato per refettorio, deposito olii e locali vari, costruzione del deposito sabbia e deposito lignite	in corso
	Costruzione di 3 fosse a fuoco e di una impalcatura per carico carbone	ultimato	Genova Trasta . . . .	Ampliamento capannone riparazione carri, costruzione capannone riparazione carrozze e sistemazione del servizio acqua della Squadra Rialzo	in corso
	Impianto di binari per l'Officina, il Deposito e per il rifornimento d'acqua	ultimato	<b>Compartimento di Bologna</b>		
Bressanone . . . . .	Sistemazione Rimessa Locomotive (ampliamento e costruzione di locali per officina e magazzini)	ultimato	Rimini . . . . .	Ricostruzione di un capannone per D.L.	ultimato
Fortezza . . . . .	Sistemazione impianti della Rimessa Locomotive	ultimato		Costruzione fossa per deposito olii carburanti per locomotive a nafta	in corso
Campo di Trens (Parco)	Sistemazione generale del Parco per adibirlo a posto di disinfezione	ultimato	Bologna . . . . .	Deposito Locomotive - Completamento copertura del grande capannone officina e torneria e delle Rimesse ex lavaggio, ricostruzione Officina tachimetri nonché del fabbricato dormitorio e bagni, approntamento serramenti e ricostruzione muri disastriati	in corso
Merano . . . . .	D.L. - Costruzione di un nuovo capannone in prolungamento di quello esistente	ultimato		Officine M.M. al Ravone - Completamento copertura del grande capannone riparazione carrozze e chiusura, con diaframmi di mattoni, di tutti i finestroni, ripristino dei fabbricati cottura olio di lino e mesticheria, sistemazione fognature del capannone elettromotrici ed elettrotreni nonché del magazzino sabbiatura, ripristino dei piani di scorrimento della gru del Parco Sale	in corso
	Costruzione di fossa a fuoco nel vecchio capannone	ultimato			
	Costruzione di locale ad uso spogliatoio annesso al vecchio capannone	ultimato			
	Sistemazione impianto lavabi nel vecchio capannone	ultimato			
	Costruzione fabbricato gasogeno annesso al vecchio capannone	ultimato			
	Costruzione di fossa visita locomotori nel nuovo capannone	ultimato			
	Costruzione di cabina di trasformazione nel nuovo capannone	ultimato			

Segue: ALLEGATO N. 16.

LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato dei lavori	LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato dei lavori
Bologna . . . . .	Magazzino Approvvigionamenti Ravone - Ripristino del capannone carburanti e lubrificanti, riparazione serbatoi e impianti accessori del Riparto Inflammabili, opere varie complementari e di finimento ai capannoni 1, 2 e 9	in corso	Foligno . . . . .	Ricostruzione della Rimessa Carrozze della Squadra Rialzo	ultimato
<b>Compartimento di Firenze</b>				Ricostruzione fabbricati uso uffici, magazzini e depositi combustibili	in corso
Pisa C. . . . .	Ricostruzione della Squadra Rialzo e rimozione materiale dell'officina stessa e del Magazzino Armamento	ultimato		Ricostruzione fabbricati portineria e ripristino fabbricati uffici delle Officine	in corso
Livorno C. . . . .	Riparazione della cabina di trasformazione del D.L.	ultimato		Ripristino falegnameria e uffici della Squadra Rialzo	in corso
	Sistemazione impianti del Deposito Locomotive	in corso	Fabriano . . . . .	Ripristino Deposito Locomotive e riparazione Rimessa Automotrici	ultimato
Livorno S. M. . . . .	Impianto D.L. provvisorio	ultimato		Sostituzione copertura di lamiera con tegole sulla tettoia Rimessa Locomotive	in corso
Empoli e Pontedera B.C.	Ripristino magazzini merci	in corso	Ancona . . . . .	Parziale ripristino del Deposito Locomotive	in corso
Firenze P. Prato . . .	Sgombro macerie dal Magazzino Approvvigionamenti	ultimato	<b>Compartimento di Roma</b>		
	Ricostruzione nel Magazzino Approvvigionamenti del capannone pel deposito materiali	in corso	Roma S. Lorenzo . . .	Ripristino Rimesse Circolari A e B del D.L.	ultimato
	Sgombro macerie, riattamento provvisorio di 7 capannoni montaggio, tubi bollitori, falegnameria, verniciatura carrozze, torneria ruote, segheria ed altri lavori minori nell'Officina M.R.	ultimato	Roma Smistamento . .	Ripristino provvisorio della Squadra Rialzo	ultimato
	Ricostruzione capannoni	in corso	<b>Compartimento di Napoli</b>		
<b>Stazioni diverse linea Firenze-Faenza</b>	Riparazione M.M. per servizio merci con automezzi, delle Stazioni di Montorsoli, Vaglia, S. Piero a Sieve, Borgo S. Lorenzo, Panicaglia e Ronta.	in corso	Officina di Pietrarsa . .	Ricostruzione fabbricati danneggiati per eventi bellici	in corso
Pontassieve . . . . .	Riparazione di un capannone e di altri piccoli locali delle Officine del Materiale Fisso	ultimato	Torre Annunziata C. .	Riparazioni ai fabbricati della Squadra Rialzo danneggiati per eventi bellici	ultimato
	Demolizione e successiva ricostruzione di un tratto del muro di sostegno alla S.S. Aretina prospiciente le Officine Materiale Fisso	in corso	Avellino . . . . .	Riparazione generale Squadra Rialzo, Officina e Dormitorio	ultimato
S. Giovanni Valdarno	Ripristino Magazzino Merci P.V. ed Ufficio gestione	in corso	Benevento . . . . .	Riparazione della rimessa, dei fabbricati accessori e del fabbricato alloggi nel Deposito Locomotive	in corso
Chiusi . . . . .	Ripristino R.L.	ultimato	Campobasso . . . . .	Ricostruzione del fabbricato dell'Officina e Rimessa Locomotive, danneggiate per eventi bellici	ultimato
S. Angelo Cinigiano . .	Riparazione del M.M. e muro dell'annesso piano caricatore	in corso	<b>Compartimento di Bari</b>		
Firenze Romito . . . .	Ricostruzione della copertura del torrente Mugnone, delle Officine T.V., T.E., vecchia e nuova Officina Motori, cabina di trasformazione, piattaforma, carrello trasbordatore, riattivato il servizio d'acqua locomotive. Lavori in terra, murari ed in c.a. per riattamento di fabbricati, fognatura e carrello trasbordatore nel D.L.	in corso	Bari Centrale . . . . .	Nuovo prolungamento del M.M. della P. V.	sospeso
Firenze S.M.N. . . . .	Lavori per riattamento delle Squadre Rialzo, Servizi accessori, muri di sostegno Via Redi ed angolo col Viale Belfiore	in corso	Foggia . . . . .	Ricostruzione del M.M. della P.V. distrutto dalla incursione aerea nemica del 31 maggio 1943	sospeso
<b>Compartimento di Ancona</b>			Taranto . . . . .	Impianto piattaforma del diametro di m. 20 nel Deposito Locomotive	ultimato
Foligno . . . . .	Ripristino copertura Rimessa Automotrici	ultimato		Sistemazioni varie nel Deposito Locomotive	ultimato
	Ripristino provvisorio con lamiera ondulate zincate del capannone centrale delle Officine	ultimato		Prolungamento del M.M. della P.V.	ultimato
			Brindisi C. . . . .	Ampliamento del piazzale deposito combustibili	ultimato
			Lecce . . . . .	Prolungamento del M.M. e costruzione fabbricato Uffici per la Grande e Piccola Velocità	ultimato
			<b>Compartimento di Reggio C.</b>	Negativo	

Segue: ALLEGATO N. 16.

LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato dei lavori	LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato dei lavori
<b>Compartimento di Palermo</b>			<b>Motta S. Anastasia . .</b>	Riparazione R.L.	ultimato
Messina . . . . .	Riparazione M.M. P.V.	in corso	Catananuova . . . . .	Riparazione M.M.	ultimato
	Riparazione dell'Officina del D.L.	ultimato	Caltanissetta C. . . . .	Ampliamento del fabbricato adibito a deposito combustibile per ricavare locali mensa operai	in corso
	Riparazione strutture metalliche dell'Officina M.M.	in corso	Caltagirone . . . . .	Riparazione M.M. e P.C.	in corso
Acireale . . . . .	Riparazione M.M. e cancello scalo	in corso	Siracusa C. . . . .	Riparazione magazzini e locali accessori	ultimato
Catania C. . . . .	Riparazione M.M. G.V.	in corso			
Catania Acquicella Stazione	Riparazione M.M.	in corso	<b>Delegazione di Cagliari</b>		
Catania Acquicella (Officine)	Ripristino fabbricato «Ingresso e Refettorio» dall'Officina	ultimato	Cagliari . . . . .	Sistemazione locali adibiti ad uso Uffici del Deposito Locomotive e dell'Ufficio Materiale e Trazione	ultimato
	Ripristino muri di chiusura	ultimato		Riparazione capannoni Squadra Rialzo	ultimato
	Lavori vari eseguiti a mezzo Squadra Artieri	ultimato		Riparazione copertura Officina Trazione	in corso
	Riparazione Magazzino Legnami	in corso		Riparazione dei locali già adibiti a Magazzino Viveri «La Provvida»	in corso
	Riparazione Fabbricato Uffici	in corso		Riparazione del fabbricato Servizi Accessori e sovrastanti alloggi per il personale	in corso
	Riparazione Capannone di lavorazione	in corso			
	Riparazione Magazzino Materiale Metallico	in corso	<b>Macomer . . . . .</b>	Costruzione capannone Officina Veicoli	in corso
	Riparazione locali Squadra Rialzo	in corso			
Motta S. Anastasia .	Riparazione M.M. e locali portineria	ultimato			

## ALLEGATO N. 17.

**Elenco dei lavori relativi al servizio d'acqua, agli impianti termici, di riscaldamento, igienici e di ventilazione, platee lavaggio carri, servizio antincendi, servizio automezzi, in corso o ultimati al 30 giugno 1945**

(Vedere Relazione a pag. 35, Parte II, Capo II)

LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato dei lavori	LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato dei lavori
<b>Compartimento di Torino</b>					
Ivrea . . . . .	Rifornitore da 100 mc.	ultimato	Genova Brignole . . . . .	Opere murarie dell'impianto di pompatura e sistemazione di due serbatoi provvisori scoperti, nel D.L.	ultimato
<b>Compartimento di Milano</b>				Rimessa per trattorie di carrelli stradali	in corso
Milano Smistamento . . . . .	Impianto di una Colonna Idraulica tipo F.S. con ml. 120 di tubazione da 200 mm.	ultimato	<b>Compartimento di Bologna</b>		
	Ripristino delle condotte di acqua ed impianti vari danneggiati da azioni belliche	ultimato	Piacenza . . . . .	Derivazione dall'acquedotto comunale a sussidio del serbatoio monolitico da mc. 100	ultimato
Domodossola . . . . .	Impianto nuova Colonna Idraulica	ultimato	Fidenza . . . . .	Riparazioni urgenti alla condotta d'acqua	ultimato
<b>Compartimento di Venezia</b>			Reggio Emilia . . . . .	Lavori per rendere efficiente l'impianto idrico	ultimato
Bronzolo . . . . .	Impianto provvisorio di pompatura, di un rifornitore a vasca metallica e di due C.I. per il rifornimento delle locomotive	ultimato		Sistemazione impianto principale	in corso
	Posa in opera di condotte di acqua e di una Colonna Idraulica	ultimato	Modena . . . . .	Lavori per alimentare la Colonna Idraulica	ultimato
Lasa (Laas) . . . . .	Allacciamento del rifornitore alla condotta comunale	ultimato		Sistemazione rifornitore centrale	in corso
Treviso . . . . .	Allacciamento dell'impianto di acqua per rifornimento locomotive con l'acquedotto comunale	ultimato	Bologna Smistamento . . . . .	Impianto di 4 serbatoi in ferro al D. L.	ultimato
Venezia Mestre . . . . .	Allacciamento del pozzo artesiano presso il 2° Posto Movimento col rifornitore da mc. 200 presso il D.L.	in corso	Castelmaggiore . . . . .	Costruzione condotta per portare acqua ai due rifornitori	ultimato
<b>Compartimento di Trieste</b>			S. Lazzaro di Savena . . . . .	Impianto di un rifornitore da 58 mc.	ultimato
Trieste città . . . . .	Allacciamento dell'impianto idrico della galleria ricovero di Via Fabio Severo alla condotta della A.C.E.G.A.T.	ultimato	<b>Compartimento di Firenze</b>		
	Diramazione della condotta ferroviaria in Salita di Grotta per l'alimentazione delle adiacenti baracche per sinistrati	ultimato	Linea Chiusi-Firenze . . . . .	Ripristino impianto pompatura dal torrente Vingone	ultimato
Trieste C.le e Trieste C.M.	Impianto di fortuna per rifornimento acqua locomotive	ultimato	Firenze C.M. . . . .	Sistemazione provvisoria del rifornimento acqua per locomotive con l'allacciamento diretto dalla condotta comunale	ultimato
Aurisina . . . . .	Diramazione di circa ml. 70 di tubatura della condotta di distribuzione ed impianto di una cabina idraulica per il servizio manutenzione	ultimato	Cortona . . . . .	Costruzione ricovero motopompa	ultimato
Udine . . . . .	Allacciamento alla condotta idrica comunale del fabbricato ad uso ricovero e dormitorio del personale viaggiante e di macchina, sito in Via della Ferriera	ultimato	Chiusi . . . . .	Ripristino impianto servizio acqua	ultimato
Gemona Friuli e Chiuseforte	Innovazione impianto pulizia e rifornimento locomotive	in corso	Prato . . . . .	Rifornimento acqua per locomotive mediante impianto di pompatura dal fiume Bisenzio	ultimato
<b>Compartimento di Genova</b>			Pontedera e Montelupo	Ricostruzione di fabbricati cessi	in corso
Cogoleto . . . . .	Rifornitore sussidiario demolito e sistemato a Ventimiglia	ultimato	<b>Compartimento di Ancona</b>		
			Pesaro . . . . .	Riparazione impianto termosifone F.V. - Catramatura del depuratore e sistemazione generale	ultimato
			Mondolfo Sud . . . . .	Impianto Colonna Idraulica	ultimato
			Falconara . . . . .	Fornitura acqua al F.V.	ultimato
				Riparazione termosifone	in corso
			Iesi . . . . .	Riparazione impianto termosifone	in corso
			Castel Raimondo e S. Severino Marche	Impianto C.I. e ripristino condotta	ultimato
			Macerata . . . . .	Impianto nuovo rifornitore e C.I.	ultimato
			Corridonia . . . . .	Impianto C.I. e fornitura acqua al P. C.	ultimato

Segue: ALLEGATO N. 17.

LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato dei lavori	LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato dei lavori
Fabriano . . . . .	Impianto 3 C.I. - Ripristino condotte dell'impianto di pompatura al rifornitore	ultimato	Villa Literno . . . . .	2 rifornitori in c. a. da 200 mc.	ultimato
Foligno . . . . .	Platea lavaggio carri, impianto acqua per rifornimento carrozze fra il 2° e 3° binario	in corso	Capua . . . . .	Restauro fabbricato impianto pompatura	ultimato
Terni . . . . .	Riparazione impianto termosifone	in corso	Teano . . . . .	1 rifornitore in c.a. da 100 mc.	ultimato
Ancona . . . . .	Impianto tre colonne idrauliche	ultimato	Vairano Caianello . . .	1 rifornitore in c.a. da 100 mc.	ultimato
	Fornitura acqua al F.V., D.L. e Rimessa	ultimato	Battipaglia . . . . .	Servizio acqua riforn. locomotive	ultimato
	Impianto idranti Rimessa T.E. e D.L.	ultimato	Sicignano degli Alburni	Ripristino acquedotto Zuppino	ultimato
	Fornitura acqua al Magazzino Provvida, alla Squadra Ponti in ferro, agli Uffici I.E.S. - Rifornimento acqua per carrozze tra il 1°, 2° e 3° binario	in corso	Picerno . . . . .	Ripristino acquedotto di La Fana	ultimato
	Riparazione impianti termosifone nel dormitorio	in corso	Lioni . . . . .	Impianto acqua alla stazione	ultimato
Loreto . . . . .	Posa in opera di Colonna Idraulica e condotta rifornimento	ultimato	Conza Andretta . . .	Sistemazione rifornitore e condotta acqua	ultimato
Civitanova Marche . .	Fornitura acqua F.V.	ultimato	<b>Compartimento di Bari</b>		
	Riparazione impianto termosifone	in corso	Bari Centrale . . . . .	Costruzione rimessa per ricovero trattorie di carrelli su strada	ultimato
S. Benedetto del Tronto	Sistemazione generale del servizio idrico - Impianto di 2 C.I., Ripristino provvisorio condotta da 175 mm. Grottammare-S. Benedetto e definitivo di quella tra S. Benedetto e P. d'Ascoli	ultimato	Bari Parco Sud . . .	Costruzione platea lavaggio carri	ultimato
Pescara . . . . .	Sistemazione generale rifornimento locomotive - Impianto 7 C. Idrauliche	ultimato	<b>Compartimento di Reggio C.</b>		
	Impianto rifornimento acqua corrente fra il 1° e 2° binario	in corso	Catanzaro Marina . . .	Ripristino condotta del Sanainato	in corso
	Riparazione dell'impianto termosifone F.V.	ultimato	Condofuri . . . . .	Riparazione rifornitore	ultimato
Fossacesia . . . . .	Rimozione ed impianto di due C.I.	in corso	Villa S. Giovanni . . .	Ripristino impianto acqua al F.V.	ultimato
Linea Ancona-Foggia .	Ripristino servizio acqua	ultimato	Reggio Calabria . . .	Riparazione automezzi dell'I.E.S.	ultimato
<b>Compartimento di Roma</b>			<b>Compartimento di Palermo</b>		
Roma città. . . . .	Posa in opera di estintori al fabbricato di Via di Villa Ricotti 40	ultimato	Acquedotto Madonie. .	Consolidamento frana Pidocchio II	ultimato
Roma Tiburtina . . .	Ripristino impianti per servizio acqua	in corso		Variante tratto condotta principale a Perciata alta	ultimato
Roma Smistamento e Roma S. Lorenzo . .	Ripristino impianti per servizio acqua	ultimato	Messina . . . . .	Riparazione autorimessa I.E.S.	in corso
Roma Smistamento . .	Ripristino impianto riscaldamento fabbricato alloggi e Uffici del D.L.	ultimato	Linea Bicocca-S. Teresa Riva	Ripristino condotta d'acqua	ultimato
Linea Roma-Orte . . .	Riattivazione servizio acqua	in corso	Catania e Taormina . .	Normalizzazione servizio acqua	ultimato
<b>Compartimento di Napoli</b>			Catania Acquicella . . .	Sistemazione servizio acqua rifornimento I.E.S. e riparazione rifornitore	ultimato
Napoli Smistamento .	Sistemazione di 9 C.I. e della condotta del piazzale	ultimato	Caltanissetta C. . . . .	Riparazione cunicolo scarico fossa depurazione biologica nuovo F.A.	ultimato
	1 rifornitore in c.a. da 200 mc.	ultimato	Canicatti . . . . .	Riparazione sorgenti Ramilia	in corso
				Riparazione edificio pompatura rifornitore	ultimato
			Palermo, Termini Imerese e Salemi	Riparazione C.I.	ultimato
			Castelvetrano . . . . .	Riparazione rifornitore	ultimato
			<b>Delegazione di Cagliari</b>		
			Olbia . . . . .	Costruzione fabbricato cessi isolato	ultimato

ALLEGATO N. 18.

**Nuovi impianti, ampliamenti, sistemazioni di case cantoniere, fabbricati alloggi, dormitori, case economiche, ecc., ultimati o in corso al 30 giugno 1945**

*(Vedere Relazione a pag. 35, Parte II, Capo II)*

LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato dei lavori	LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato dei lavori
Compartimento di Torino	Negativo		Compartimento di Ancona		
			Orte-Falconara . . . . .	Ampliamento di una Casa Cantoniera e costruzione di altre 9	ultimato
Compartimento di Milano			Terni . . . . .	Sistemazione fabbricato alloggi e dormitorio personale macchina	in corso
Melagnano, Casalpusterlengo e Codogno	Sistemazione di 3 alloggi nei F.V.	ultimato		Costruzione 6 fabbricati Case Economiche Ferrovieri	in corso
Sondrio . . . . .	Sistemazione dormitorio Polizia Ferroviaria	ultimato	Foligno . . . . .	Sistemazione dormitorio per il personale di macchina	in corso
			Pescara Centrale . . . . .	Sistemazione dormitorio per il personale di macchina	ultimato
Compartimento di Venezia			Compartimento di Roma		
Bolzano . . . . .	Costruzione di un fabbricato per Case Economiche Ferrovieri	sospeso	Roma Smistamento e Roma Prenestina	Sistemazione fabbricato alloggi	ultimato
Linea Conegliano-Sacile	Ripristino Case Cantoniere		Roma Smistamento e Roma S. Lorenzo	Sistemazione dormitorio per il personale di macchina	ultimato
Compartimento di Trieste			Compartimento di Napoli		
Trieste città . . . . .	Costruzione di ricovero A.A. in galleria (via Fabio Severo)	ultimato	Napoli Smistamento . . . . .	Ricostruzione totale dormitorio personale di macchina	in corso
				Ricostruzione di 1 Casa Cantoniera	in corso
Compartimento di Genova	Negativo		Linea Roma-Napoli dirrettissima	Sistemazione di 2 fabbricati alloggi ai Km. 141+790 e 161+453	ultimato
			Minturno Scauri e Valrano Caianello	Sistemazione fabbricato alloggi	in corso
Compartimento di Bologna			Villa Litterno . . . . .	Sistemazione 5 fabbricati alloggi	ultimato
Bologna . . . . .	Lavori di ripristino alloggi nelle località: Bolognina, Salesiani, Ghisillera e Lame danneggiate dai bombardamenti			Sistemazione dormitorio personale macchina	in corso
Parma . . . . .	Riparazione case di via Cremona danneggiate da azioni aeree		Linea Cassino-Napoli . . . . .	Ricostruzione e restauri di 10 Case Cantoniere	ultimato
Piacenza . . . . .	Ripristino alloggi vari sinistrati			Ricostruzione e restauri di 20 Case Cantoniere	in corso
			Linea Sparanise-Minturno	Costruzione di 2 Case Cantoniere	ultimato
Compartimento di Firenze			Linea Cervaro-Napoli . . . . .	Sistemazione Casa Cantoniera	ultimato
Linea Firenze-Chiusi . . . . .	Ripristino di 21 Case Cantoniere	ultimato	Marcianise, Montecalvo Bovino, Torre Annunziata Centrale e Campobasso	Sistemazione dormitorio personale di macchina	in corso
S. Giovanni Valdarno . . . . .	Ripristino fabbricato alloggi e sistemazione dormitorio personale macchina	in corso	Torre del Greco e Torre Annunziata Centrale	Riparazione fabbricati alloggi	ultimato
Ponticino . . . . .	Ripristino fabbricato alloggi I.E.S. nella stazione	in corso	Campobasso . . . . .	Sistemazione fabbricato alloggi «La Picerella»	ultimato
Chiusi . . . . .	Ripristino fabbricato alloggi al Km. 193+090	ultimato		Costruzione fabbricato alloggi	in corso
Empoli, Pistoia, Lucca e Pisa S. Rossore	Sistemazione dormitorio per il personale di macchina	ultimato	Vinchiature . . . . .	Sistemazione fabbricato alloggi «Franco»	ultimato
Asciano . . . . .	Ripristino dormitorio P.V. e Alloggio del Sorvegliante	ultimato	Compartimento di Bari		
Linee Pisa-Lucca, Pisa-Viareggio e Lucca-Viareggio	Ricostruzione Case Cantoniere	ultimato	Taranto . . . . .	Costruzione dormitorio personale di macchina	in corso
Linee Colle Salvetti-Livorno e Tombolo-Pisa	Riparazione delle Case Cantoniere	ultimato	Brindisi Smistamento . . . . .	Costruzione fabbricato alloggi per il personale del Movimento	sospeso
			Lecco . . . . .	Costruzione dormitorio personale di macchina	ultimato

Segue: ALLEGATO N. 18.

LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato dei lavori	LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato dei lavori
<b>Compartimento di Reggio C.</b>					
Reggio C.-IV° Gruppo .	Ricostruzione di 2 fabbricati alloggi	in corso	Linea San Martino Piana-Bicocca	Ampliamento Casa Cantoniera al Km. 229	ultimato
Reggio C.-Rione Castello	Costruzione di 2 fabbricati alloggi	in corso	Motta S. Anastasia . .	Riparazione alloggi del F.V. e C.C.	ultimato
Melito di Porto Salvo .	Costruzione fabbricato alloggi	in corso	Linea Motta-Schettino	Ampliamento 7 Case Cantoniere	ultimato
			Gerbini, Raddusa e Siracusa C.	Riparazione F.A.	ultimato
			Dittaino . . . . .	Sistemazione dormitorio personale di macchina	ultimato
<b>Compartimento di Palermo</b>				Riparazione fabbricato alloggi	ultimato
Messina . . . . .	Sistemazione dormitorio personale macchina	ultimato	Linea Dittaino-Caltagirone	Ampliamento di 2 Case Cantoniere al Km. 13 e 14 tra Mulinello e Valguarnera	ultimato
	Riparazione F.A. Capi Stazione	ultimato	Tratto Termini-Vallelunga (Linea Palermo-Caltanissetta)	Ampliamento 2 Case Cantoniere	in corso
	Sistemazione fabbricato alloggi	ultimato	Linea Valsavoia-Caltagirone	Ampliamento Casa Cantoniera al Km. 260 tra Palagonia e Scordia	in corso
Linea Messina-Taormina	Costruzione 6 fabbricati Case Economiche Ferrovieri	ultimato	Caltagirone, Siracusa e Pachino	Sistemazione dormitorio personale di macchina	ultimato
	Ampliamento 3 Case Cantoniere di cui una presso Capo Scaletta e due al Km. 332 Contesse	ultimato			
Taormina, Acireale, Catania, Gerbini, Dittaino, Caltagirone e Ispica	Sistemazione fabbricati alloggi	ultimato	<b>Delegazione di Cagliari</b>		
Catania . . . . .	Sistemazione dormitorio personale di macchina	ultimato	Cagliari . . . . .	Montaggio di due baracche tipo R.A. da adibire ad uso dormitorio	ultimato
	Costruzione fabbricato Case Economiche Ferrovieri	ultimato		Riparazione fabbricato alloggi patrimoniali addossato al fabbricato ricovero treno reale	in corso
Catania Acquilcella . .	Sistemazione fabbricato alloggi	in corso			

ALLEGATO N. 19.

## Progetti e lavori eseguiti per conto dell'Amministrazione delle Poste e Telegrafi

(Vedere Relazione a pag. 43, Parte II, Capo II)

LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato dei lavori	LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato dei lavori
<b>A) Edifici postali e telegrafici</b>					
Bologna . . . . .	Fornitura mano d'opera e materiali per asportazione macerie nel palazzo postale Bologna - Ferrovia	in corso	Taranto . . . . .	Riparazione danni di guerra e ampliamento del fabbricato uffici Poste transito	in corso
Bari . . . . .	Riparazioni danni di guerra al fabbricato Poste Centro	ultimato	Cagliari . . . . .	Riparazione fabbricato adibito ad uso Poste-Ferrovia	in corso
Foggia . . . . .	Miglioramenti e sistemazioni dei locali di alcuni Uffici nel palazzo delle Poste	sospeso			
Potenza . . . . .	Costruzione di un nuovo edificio per le Poste e Telegrafi	sospeso il completamento per l'avvenuta occupazione da parte di sinistrati di guerra	<b>B) Case economiche per postelegrafonici</b>		
			Bologna . . . . .	Lavori di ripristino alle case per i postelegrafonici	in corso



ALLEGATO N. 20.

**Danni per cause belliche al materiale rotabile di trazione**

(Non è possibile precisare date e località ove avvennero le distruzioni e i danneggiamenti. I dati si riferiscono al periodo giugno 1940 - maggio 1945 e per l'intera rete. Le cause dei danni furono prevalentemente belliche).

MATERIALE DANNEGGIATO O DISTRUTTO	Danni lievi e medi	Danni gravi	Distruzioni	TOTALE
1	2	3	4	5 = 2+3+4
Locomotive a vapore carbone . . . . .	956	296	31	1.283
Locomotive a nafta e automotrici a vapore . .	—	—	—	—
Locomotive elettriche . . . . .	859		14	873
Elettromotrici . . . . .	178		13	191
Elettrotreni . . . . .	10		—	10
Locomotive Diesel e Diesel-elettriche . . . . .	2	2	—	4
Automotrici . . . . .	73	656	29	758
Autotreni . . . . .	—	10	—	10
Carrelli automotori da manovra . . . . .	21	9	22	52
<i>Materiale speciale :</i>				
Trattrici e carrelli stradali . . . . .	53	15	28	96
<b>TOTALE . .</b>	<b>3.140</b>		<b>137</b>	<b>3.277</b>

**Danni per cause belliche al materiale rotabile veicoli**

In mancanza di altre documentazioni si espongono i dati risultanti dal Censimento ECITO\* (Ufficio Centrale Trasporti Interni Europei) del *marzo 1946*, confrontati con la situazione inventariale di anteguerra al *30 giugno 1940*. Da tale confronto si rilevano le differenze (vedi col. 6) e in queste sono compresi i veicoli distrutti o asportati per cause belliche. Alla data del *marzo 1946*, il censimento fornì i dati dei veicoli riparandi e demolendi, fra i quali sono compresi quelli danneggiati per cause belliche.

MATERIALE ROTABILE VEICOLI	Situazione inventariale al 30 giugno 1940 (1)	CENSIMENTO ECITO (2) (marzo 1946)			Differenza tra situazione 1940 e censimento 1946
		Riparandi e demolendi	Atti al servizio compreso materiale distaccato o noleggiato	TOTALE	
1	2	3	4	5 = 3+4	6 = 2-5
Carrozze . . . . .	7.879	3.974	1.251	5.225	2.654
Bagagliai . . . . .	3.952	508	270	778	3.174
Postali . . . . .	517	58	43	101	416
TOTALE . .	<b>12.348</b>	<b>4.540</b>	<b>1.564</b>	<b>6.104</b>	<b>6.244</b>
Carri merci . . . . .	124.939	23.215	41.572	64.787	60.152
Carri per servizio interno . . . . .	4.819	215	425	640	4.179
TOTALE . .	<b>129.758</b>	<b>23.430</b>	<b>41.997</b>	<b>65.427</b>	<b>64.331</b>

(1) Comprende tutti i veicoli esistenti al 30 giugno 1940 e quindi anche quelli che cessarono di far parte del parco F. S. tra il 1940 e il 1946 perchè demoliti, alienati, ecc.

(2) Non comprende i veicoli esteri presenti in Italia al marzo 1946. Non comprende inoltre i veicoli F. S. all'estero alla stessa data: la quasi totalità di questi veicoli, già facente parte del parco F. S. al 1940, essendo compresa nella col. 2, viene anche compresa nella col. 6.

\* European Central Inland Transport Organisation.

## PARCO ROTABILI

Mezzi di trazione, elettromotrici, automotrici e carri riscaldatori

(Situazione al 30 giugno 1945)

TIPI DEI ROTABILI	Dotazione effettiva	Accantonati	Noleggiati o distaccati	Fuori servizio		Quantità atti al servizio 2 - (5+6)	Quantità disponibili 2 - (3+4+5+6)	Mancanti	All'estero per cause belliche (oltre quelli distaccati)
				Riparandi	Demolendi				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
<b>Scartamento normale.</b>									
a) Locomotive a vapore (1) ..... TOTALE..	3.699	150	(5) 111	(7) 1.937	—	1.762	1.501	160	31
b) Locomotive elettriche :									
1) trifasi (3.600 volts 16,7 periodi).....	636	—	—	369	3	264	264	20	15
2) trifasi (10.000 volts 45 periodi).....	24	—	—	21	3	—	—	—	—
3) a corrente continua (650 volts).....	17	3	—	3	3	11	8	1	—
4) a corrente continua (3.000 volts).....	666	17	—	446	3	217	200	62	80
TOTALE..	1.343	20	—	839	12	492	472	83	95
c) Elettromotrici a corrente continua :									
1) 650 volts .....	24	—	—	2	5	17	17	—	—
2) 800 volts (2) .....	2	—	—	1	—	1	1	—	—
3) 3.000 volts (3) .....	6	—	—	1	—	5	5	1	—
4) 3.000 volts (4) .....	164	—	—	132	5	27 (8)	27	18	—
TOTALE..	196	—	—	136	10	50	50	19	—
d) Elettrotreni ..... TOTALE..	17	1	—	12	2	3	2	1	—
e) Treni bloccati elettrici..... TOTALE..	22	—	—	13	5	4	4	9	—
f) Automotrici ..... TOTALE..	762	—	16	528	152	82	66	136	—
g) Autotreni (9) ..... TOTALE..	7	—	—	(6) 7	—	—	—	—	—
h) Carri riscaldatori ..... TOTALE..	322	—	6	164	—	158	152	83	—
<b>Totale scartamento normale.....</b>	<b>6.368</b>	<b>171</b>	<b>133</b>	<b>3.636</b>	<b>181</b>	<b>2.551</b>	<b>2.247</b>	<b>491</b>	<b>126</b>
<b>Scartamento ridotto.</b>									
Linee della Sicilia :									
i) Locomotive a vapore.....	67	10	2	31	—	36	24	—	—
Linea « Chiusa - Plan » :									
l) Locomotive a vapore .....	6	2	2	1	—	5	1	—	—
<b>Totale scartamento ridotto.....</b>	<b>73</b>	<b>12</b>	<b>4</b>	<b>32</b>	<b>—</b>	<b>41</b>	<b>25</b>	<b>—</b>	<b>—</b>
<b>In complesso 30 giugno 1945.....</b>	<b>6.441</b>	<b>183</b>	<b>137</b>	<b>3.668</b>	<b>181</b>	<b>2.592</b>	<b>2.272</b>	<b>491</b>	<b>126</b>

(1) Compreso il materiale ex Austriaco e Germanico. — (2) Per la linea « Brunico-Campo Tures ». — (3) Atte ad essere messe in composizione promiscua con materiale dei treni ordinari. — (4) Non atte ad essere messe in composizione promiscua con materiale dei treni ordinari. — (5) Di cui 49 noleggiate in Ungheria, 42 distaccate a Lubiana, 20 noleggiate a privati. — (6) Senza motore. — (7) Di cui 1687 nei Depositi e 250 nelle Officine. — (8) Di cui 4 in collaudo. — (9) Treni, con motori a combustione interna, composti di elementi articolati inseparabili.

Segue: ALLEGATO N. 22.

**Carrelli automotori, carrelli stradali e trattrici**  
(Situazione al 30 giugno 1945)

TIPI DI MATERIALE SPECIALE	Noleggiati o distaccati	Demolendi	Accantonati	IN SERVIZIO NEL COMPARTIMENTO DI													In riparazione	Totale	
				Torino	Milano	Venezia	Trieste	Genova	Bologna	Firenze	Ancona	Roma	Napoli	Bari	Reggio C.	Palermo			Cagliari
1) carrelli automotori ....	14	8	9	1	13	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	3	2	35	86
2) carrelli stradali .....	2	2	2	—	22	—	1	—	1	2	—	8	—	2	1	6	—	11	60
3) trattrici .....	2	4	—	4	13	—	—	—	—	1	—	6	—	2	1	5	—	15	53

**Consistenza veicoli al 30 giugno 1945**

(Rete a sud dei Compartimenti di Genova e Bologna — I dati indicati non sono sicuri, per le note difficoltà di raccolta degli elementi statistici, dovute alle vicende belliche, e non corrispondono a quelli del censimento ECITO, del successivo marzo 1946).

VEICOLI	Efficienti	Riparandi e demolendi	Totale
Carrozze viaggiatori .....	715	820	1.535
Carri per merci .....	27.556	17.949	45.505
Bagagliai e postali .....	459	481	940
TOTALE.....	28.730	19.250	47.980

ALLEGATO N. 23.

**Rotabili ordinati e in costruzione negli esercizi 1943-1944 e 1944-1945.**

TIPI DEI ROTABILI	Gruppo o serie delle unità ordinate	QUANTITÀ DEI ROTABILI					
		Ancora in costruzione al 30-6-1943	Ordinati negli esercizi		Consegnati negli esercizi		Rimasti in costruzione al 30-6-1945
			1943-44	1944-45	1943-44	1944-45	
Locomotive elettriche.....	E424	76	—	—	1	—	75
Elettromotrici .....	ALe	(1) 42	—	—	11	13	18
Automotrici.....	ALn	(2) 4	—	—	4	—	—
Carrozze ordinarie.....	ABz Cz	(3) 20	—	—	—	—	20
Bagagliai .....	D	—	—	—	—	—	—
Carri .....	EE	(4) 10.354	—	1.000	2.704	1.483	7.167
	F						
	G						
	L						
	M						
	P-Poz						
Carrelli per manovra .....	Pmx Vrz Vn	—	—	8	—	2	6
TOTALE.....	—	10.496	—	1.008	2.720	1.498	7.286

(1) Compresa 16 elettromotrici per treni bloccati. — (2) Altre 4 automotrici rimasero distrutte per cause belliche e ne fu annullata l'ordinazione. — (3) Compresa 8 carrozze rimorchio per treni bloccati. — (4) Fu annullata l'ordinazione di altri 500 carri L alla Ditta «Les Ateliers Métallurgiques» di Nevelles e di 74 carri Pmx alla S.A.C.F.E.M. di Arezzo.

ALLEGATO N. 24.

**Danni per cause belliche ai Magazzini del Servizio Approvvigionamenti**  
(periodo giugno 1940 - maggio 1945)

N.° d'ord.	I M P I A N T I	Danni per azioni belliche	Danni per asportazioni tedesche	Danni per asportazioni di ignoti	TOTALE
		Lire	Lire	Lire	Lire
1	Mag. Stampati Bologna . . . . .	633.000	1.000	20.000	654.000
2	» Approvv. Bologna . . . . .	45.628.000	41.595.000	4.713.000	91.936.000
3	» » Cagliari . . . . .	8.000	—	—	8.000
4	» » Foligno . . . . .	59.053.000	10.332.000	96.000	69.481.000
5	» » Foggia . . . . .	14.012.000	3.110.000	1.835.000	18.957.000
6	» » Firenze . . . . .	228.588.000	38.216.000	40.000	266.844.000
7	» » Genova Riv. . . . .	43.000	23.441.000	730.000	24.214.000
8	» » Milano . . . . .	36.346.000	6.371.000	836.000	43.553.000
9	» » Messina . . . . .	65.404.000	—	—	65.404.000
10	Gest. Trav. Legn. Napoli . . . . .	53.097.000	4.141.000	1.025.000	58.263.000
11	Mag. Approvv. Pisa . . . . .	222.000	49.547.000	—	49.769.000
12	» » Palermo . . . . .	8.111.000	—	503.000	8.614.000
13	» » Pontassieve . . . . .	1.000	—	—	1.000
14	» » Roma Tiburt. . . . .	1.786.000	47.574.000	53.429.100	102.789.100
15	» » Rovereto . . . . .	327.000	648.000	1.400	976.400
16	» S. Germano Vercellese . . . . .	6.000	—	—	6.000
17	» Approvv. Torino Smist. . . . .	1.903.000	1.143.000	140.000	3.186.000
18	» » Torino Via Nizza . . . . .	9.604.000	6.660.000	4.033.600	20.297.600
19	» » Trieste . . . . .	17.508.000	451.000	73.000	18.032.000
20	» » Vicenza . . . . .	5.353.000	11.841.000	968.000	18.162.000
21	» » Verona . . . . .	117.271.000	31.338.000	26.570.000	175.179.000
22	» » Voghera . . . . .	599.000	7.594.000	89.000	8.282.000
	<b>TOTALE . . .</b>	<b>665.503.000</b>	<b>234.003.000</b>	<b>95.102.100</b>	<b>1.044.608.100</b>

*N. B.* - I danni sono calcolati in base al valore reale del materiale all'epoca in cui i danni stessi si produssero.

Le asportazioni da parte dei tedeschi vennero effettuate senza che fosse prevista alcuna forma di pagamento, nè che le stesse dovessero far carico al Ministero della Guerra.

## Danni per cause belliche ai Depositi Combustibili del Servizio Approvvigionamenti

(periodo giugno 1940 - maggio 1945)

N. d'ord.	I M P I A N T I	Danni per azioni belliche	Danni per asportazioni tedesche	Danni per asportazioni di ignoti	TOTALE
		Lire	Lire	Lire	Lire
1	Deposito Comb. Ancona . . . . .	—	289.000	—	289.000
2	» » Asti . . . . .	24.000	33.000	15.000	72.000
3	» » Alessandria . . . . .	9.000	1.486.000	—	1.495.000
4	» » Agrigento C.le . . . . .	4.000	—	—	4.000
5	» » Aragona . . . . .	27.000	—	—	27.000
6	» » Arezzo . . . . .	—	859.000	—	859.000
7	» » Albenga . . . . .	—	95.000	—	95.000
8	» » Arquata . . . . .	—	32.000	—	32.000
9	» » Arona . . . . .	—	42.000	—	42.000
10	» » Antrodoco . . . . .	—	129.000	—	129.000
11	» » Avezzano . . . . .	—	806.000	—	806.000
12	» » Albano Laziale . . . . .	—	11.000	—	11.000
13	» » Acqui . . . . .	—	3.000	—	3.000
14	» » Aosta . . . . .	—	7.000	—	7.000
15	» » Aulla . . . . .	—	15.000	—	15.000
16	» » Avellino . . . . .	—	2.487.000	—	2.487.000
17	» » Barletta . . . . .	9.000	2.012.000	—	2.021.000
18	» » Bologna . . . . .	8.000	356.000	51.000	415.000
19	» » Brescia . . . . .	59.000	460.000	4.000	523.000
20	» » Bussoleno . . . . .	5.000	218.000	—	223.000
21	» » Brindisi . . . . .	22.000	—	—	22.000
22	» » Belluno . . . . .	3.000	79.000	—	82.000
23	» » Benevento . . . . .	—	269.000	—	269.000
24	» » Bassano . . . . .	—	404.000	—	404.000
25	» » Bergamo . . . . .	—	16.000	—	16.000
26	» » Bra . . . . .	—	1.500	—	1.500
27	» » Baragiano Ruoti . . . . .	—	448.000	—	448.000
28	» » Cassino . . . . .	8.000	—	—	8.000
29	» » Castelvetro . . . . .	482.000	—	—	482.000
30	» » Caserta . . . . .	1.105.000	—	—	1.105.000
31	» » Casarsa . . . . .	148.000	43.000	5.000	196.000
32	» » Calalzo . . . . .	280.000	6.000	—	286.000
33	» » Chivasso . . . . .	13.000	57.000	—	70.000
34	» » Cremona . . . . .	25.000	94.000	6.000	125.000
35	» » Civitavecchia . . . . .	50.000	20.546.000	1.500	20.597.500
36	» » Campobasso . . . . .	787.000	—	—	787.000
37	» » Canello . . . . .	—	6.235.000	10.000	6.245.000
38	» » Cortona . . . . .	—	1.000	—	1.000
39	» » Cervignano . . . . .	—	83.000	—	83.000
40	» » Civitanova Marche . . . . .	—	4.000	—	4.000
41	» » Ceva . . . . .	5.000	1.000	—	6.000
42	» » Cecina . . . . .	—	53.000	—	53.000
43	» » Caianello . . . . .	—	54.000	—	54.000
44	» » Capua . . . . .	—	29.000	—	29.000
45	» » Como . . . . .	—	44.000	—	44.000
46	» » Casale Monferrato . . . . .	—	16.000	—	16.000
47	» » Cuneo . . . . .	—	45.000	—	45.000
48	» » Cosenza . . . . .	—	835.000	—	835.000
49	» » Crotone . . . . .	—	39.000	—	39.000
50	» » Castellammare di Stabia . . . . .	—	32.000	—	32.000
51	» » Catanzaro M. . . . .	—	9.238.000	—	9.238.000
	<i>Totale a riportare</i>	3.053.000	48.012.500	92.500	51.158.000

Vedi Nota Bene Allegato 24.

Segue: ALLEGATO N. 25.

N.° d'ord.	I M P I A N T I	Danni per azioni belliche	Danni per asportazioni tedesche	Danni per asportazioni di ignoti	TOTALE
		Lire	Lire	Lire	Lire
	<i>Riporto</i>	3.053.000	48.012.500	92.500	51.158.000
52	Deposito Comb. Conza Andretta . . . .	—	306.000	—	306.000
53	» » Domodossola . . . . .	—	13.000	—	13.000
54	» » Fornovo . . . . .	3.000	299.000	21.000	323.000
55	» » Fidenza . . . . .	226.000	—	—	226.000
56	» » Faenza . . . . .	1.149.000	—	—	1.149.000
57	» » Formia . . . . .	148.000	—	—	148.000
58	» » Foggia . . . . .	250.000	348.000	—	598.000
59	» » Firenze C.M. . . . .	—	63.000	—	63.000
60	» » Firenze Romito . . . .	—	74.000	—	74.000
61	» » Ferrara . . . . .	—	44.000	—	44.000
62	» » Fiume . . . . .	—	15.000	—	15.000
63	» » Falconara M. . . . .	—	5.000.000	—	5.000.000
64	» » Gallarate . . . . .	—	22.000	—	22.000
65	» » Gorizia . . . . .	357.000	117.000	16.000	490.000
66	» » Genova Brignole . . . .	42.000	53.000	4.000	99.000
67	» » Genova Rivarolo . . . .	—	127.000	—	127.000
68	» » Isernia . . . . .	—	2.716.000	—	2.716.000
69	» » Ivrea . . . . .	—	2.000	—	2.000
70	» » Lercara Alta . . . . .	198.000	—	—	198.000
71	» » Lagonegro . . . . .	700	—	—	700
72	» » Lecco . . . . .	—	74.000	—	74.000
73	» » Livorno Centrale . . . .	—	1.185.000	—	1.185.000
74	» » Livorno Porto Nuovo . .	—	41.802.000	—	41.802.000
75	» » Livorno Porto Vecchio . .	—	36.000	—	36.000
76	» » Livorno S.M. . . . .	—	25.000	—	25.000
77	» » Luino . . . . .	—	1.500	—	1.500
78	» » La Spezia . . . . .	—	9.000	—	9.000
79	» » Messina . . . . .	1.827.000	—	—	1.827.000
80	» » Mortara . . . . .	23.000	50.000	—	73.000
81	» » Monza . . . . .	—	—	3.500	3.500
82	» » Mantova . . . . .	—	66.000	—	66.000
83	» » Monselice . . . . .	—	131.000	—	131.000
84	» » Milano Centrale . . . . .	—	610.000	—	610.000
85	» » Milano Farini . . . . .	—	30.000	—	30.000
86	» » Milano P.N. . . . .	—	3.000	—	3.000
87	» » Milano Rogoredo . . . . .	—	280.000	237.000	517.000
88	» » Milano Smistamento . . .	1.936.000	260.000	652.000	2.848.000
89	» » Milano P.ta Vittoria . . .	—	1.000	70.000	71.000
90	» » Merano . . . . .	—	72.000	—	72.000
91	» » Mercato S. Severino . . . .	—	4.201.000	—	4.201.000
92	» » Napoli Centrale . . . . .	2.000	238.000	—	240.000
93	» » Novara . . . . .	—	127.000	—	127.000
94	» » Novi S. Bovo . . . . .	—	65.000	—	65.000
95	» » Nocera . . . . .	—	13.000	15.500	28.500
96	» » Orte . . . . .	—	338.000	7.000	345.000
97	» » Ostiglia . . . . .	—	3.000	—	3.000
98	» » Pesaro . . . . .	500	—	—	500
99	» » Porto Empedocle . . . . .	16.000	—	—	16.000
100	» » Potenza . . . . .	14.000	—	—	14.000
101	» » Palermo Centrale . . . . .	434.000	6.000	—	440.000
102	» » Parma . . . . .	30.000	99.000	—	129.000
103	» » Paola . . . . .	130.000	—	—	130.000
104	» » Postumia . . . . .	—	20.000	500	20.500
	<i>Totale a riportare</i>	9.839.200	106.957.000	1.119.000	117.915.200

Segue: ALLEGATO N. 25.

N.° d'ord.	I M P I A N T I	Danni per azioni belliche	Danni per asportazioni tedesche	Danni per asportazioni di ignoti	TOTALE
		Lire	Lire	Lire	Lire
	<i>Riporto</i>	9.839.200	106.957.000	1.119.000	117.915.200
105	Deposito Comb. Pavia . . . . .	—	165.000	—	165.000
106	» » Piacenza . . . . .	—	137.000	—	137.000
107	» » Pontassieve . . . . .	—	421.000	—	421.000
108	» » Prato . . . . .	—	2.000	—	2.000
109	» » Pola . . . . .	—	36.000	—	36.000
110	» » Pontebba . . . . .	—	73.000	—	73.000
111	» » Padova . . . . .	—	347.000	—	347.000
112	» » Roccapalumba Alia . . . . .	15.000	—	19.000	34.000
113	» » Roma Trastevere . . . . .	1.755.000	203.000	—	1.958.000
114	» » Roma Smistamento . . . . .	703.000	339.000	—	1.042.000
115	» » Roma Tuscolana . . . . .	—	1.000	—	1.000
116	» » Roma S. Lorenzo . . . . .	4.444.000	92.000	—	4.536.000
117	» » Ravenna . . . . .	4.000	884.000	330.000	1.218.000
118	» » Reggio Emilia . . . . .	25.000	—	—	25.000
119	» » Rimini . . . . .	10.000	10.640.000	—	10.650.000
120	» » Rocchetta S. Antonio . . . . .	20.000	—	—	20.000
121	» » Rovigo . . . . .	10.000	38.000	—	48.000
122	» » Santhià . . . . .	—	—	9.000	9.000
123	» » Sibari . . . . .	168.000	2.335.000	—	2.503.000
124	» » Salerno . . . . .	4.000	10.122.000	—	10.126.000
125	» » S. Severo . . . . .	212.000	84.000	—	296.000
126	» » S. Eufemia Lamezia . . . . .	99.000	44.000	—	143.000
127	» » Seregno . . . . .	—	—	321.000	321.000
128	» » Saline di Volterra . . . . .	—	17.000	—	17.000
129	» » Sarzana . . . . .	—	17.000	—	17.000
130	» » Savona . . . . .	—	169.000	—	169.000
131	» » S. Pietro del Carso . . . . .	—	57.000	—	57.000
132	» » S. Candido . . . . .	—	29.000	—	29.000
133	» » Sicignano . . . . .	—	94.000	—	94.000
134	» » S. Giuseppe Cairo . . . . .	—	14.000	—	14.000
135	» » Sparanise . . . . .	—	31.000	—	31.000
136	» » Torino Porta Nuova . . . . .	—	3.000	—	3.000
137	» » Torino Porta Susa . . . . .	79.000	—	—	79.000
138	» » Torino Dora . . . . .	—	—	6.000	6.000
139	» » Torino Smistamento . . . . .	171.000	2.867.000	—	3.038.000
140	» » Treviso . . . . .	21.000	38.000	—	59.000
141	» » Treviglio . . . . .	5.000	8.000	46.000	59.000
142	» » Torre Annunziata . . . . .	—	3.402.000	107.000	3.509.000
143	» » Trieste C.M. . . . .	—	29.000	—	29.000
144	» » Trieste Centrale . . . . .	—	80.000	—	80.000
145	» » Trento . . . . .	—	32.000	—	32.000
146	» » Tarvisio . . . . .	—	226.000	—	226.000
147	» » Urbino . . . . .	300	—	—	300
148	» » Udine . . . . .	—	331.000	—	331.000
149	» » Verona . . . . .	2.736.000	6.944.000	852.000	10.532.000
150	» » Villa S. Giovanni . . . . .	8.702.000	—	—	8.702.000
151	» » Vercelli . . . . .	—	4.000	1.000	5.000
152	» » Vicenza . . . . .	—	—	4.000	4.000
153	» » Voghera . . . . .	—	115.000	—	115.000
154	» » Viterbo P.F. . . . .	—	141.000	—	141.000
155	» » Ventimiglia . . . . .	—	79.000	—	79.000
156	» » Venezia Mestre . . . . .	18.000	951.000	812.000	1.781.000
	<b>TOTALE GENERALE</b>	<b>29.040.500</b>	<b>148.598.000</b>	<b>3.626.000</b>	<b>151.264.500</b>



ALLEGATO N. 26.

**Danni per cause belliche alle Agenzie Marittime e dei Carboni, del Servizio Approvvigionamenti**  
(periodo giugno 1940 - maggio 1945)

N. d'ord.	I M P I A N T I	Danni per azioni belliche	Danni per asportazioni tedesche	Danni per asportazioni di ignoti	TOTALE
		Lire	Lire	Lire	Lire
1	Agenzia Marittima Ancona . . . . .	5.522.000	123.000	—	5.645.000
2	» Carboni Brennero . . . . .	—	9.000	—	9.000
3	» Marittima Cagliari . . . . .	396.000	—	—	396.000
4	» » Civitavecchia . . . . .	200	—	—	200
5	» Carboni Chiasso . . . . .	—	48.000	—	48.000
6	» Marittima Genova . . . . .	—	988.000	—	988.000
7	» » La Spezia . . . . .	440.000	814.000	—	1.254.000
8	» » Messina . . . . .	—	—	93.000	93.000
9	» » Napoli . . . . .	408.000	—	—	408.000
10	» » Palermo . . . . .	1.223.000	—	—	1.223.000
11	» » Venezia . . . . .	11.000	—	—	11.000
	<b>TOTALE . . .</b>	<b>8.000.200</b>	<b>1.982.000</b>	<b>93.000</b>	<b>10.075.200</b>

Vedi Nota Bene Allegato 24.

ALLEGATO N. 27.

**Danni per cause belliche ai Magazzini, Depositi Combustibili ed altri Impianti periferici  
del Servizio Approvvigionamenti (vedi anche allegati 24, 25 e 26)**

Suddivisione per categorie di materiali  
(periodo giugno 1940 - maggio 1945)

Danni	I M P I A N T I	C A T E G O R I E   D I   M A T E R I A L I					DANNI COMPLESSIVI  Lire
		1	2	3-100	101-699	700-899	
		Carboni Lire	Lubrificanti e carburanti Lire	Materiali d'uso comune Lire	Materiali Speciali Trazione Lire	Materiali Speciali Lavori Lire	
Danni dovuti ad azioni belliche	Magazzini, Agenzie Marittime e Depo- siti Combustibili .	25.696.100	17.562.900	378.977.200	220.646.400	59.661.100	702.543.700
Asportazioni da parte dei tedeschi	Magazzini, Agenzie Marittime e Depo- siti Combustibili .	129.601.500	19.830.700	82.799.400	85.017.900	117.333.500	434.583.000
Asportazioni da parte di ignoti	Magazzini, Agenzie Marittime e Depo- siti Combustibili .	2.625.100	258.300	30.413.700	712.800	64.811.200	98.821.100
	<b>TOTALE GENERALE</b>	<b>157.922.700</b>	<b>37.651.900</b>	<b>492.190.300</b>	<b>306.377.100</b>	<b>241.805.800</b>	<b>1.235.947.800</b>

Vedi Nota Bene Allegato 24.

Riassunto delle quantità e prodotti dei viaggiatori e computo dei viaggiatori-chilometri — ESERCIZIO 1944-45

(Vedere Relazione a pag. 76, Capo V, punti 2 e 3 e annotazioni).

TARIFFE	QUANTITÀ VIAGGIATORI				PRODOTTI VIAGGIATORI (LIRE)				VIAGGIATORI-CHILOMETRI						
	I classe	II classe	III classe	TOTALE		I classe	II classe	III classe	TOTALE		I classe	II classe	III classe		
				comples- sivo	%				comples- sivo	%					
a) Differenziale (1) . . . . .	25.287	1.458.846	46.380.514	47.864.647	43,0	5.569.289	107.082.153	998.327.680	1.110.979.122	5.994.495	147.424.493	2.584.425.285	2.737.844.273	39.262	0,406
b) Riduzioni diverse . . . . .	116.757	1.118.448	16.998.946	18.224.151	16,0	9.146.909	32.532.663	471.528.757	516.256.329	34.183.855	230.276.016	3.740.712.550	4.005.172.421	47.226	0,129
c) Traffico locale metropolitana Napoli-Pozzuoli . . . . .	—	10.504	901.203	911.707	0,8	—	20.629	1.009.416	1.030.045	—	49.662	5.957.955	6.007.557	0,071	0,170
d) Tariffa speciale impiegati e artigiani . . . . .	—	1.302.457	32.886.516	34.189.033	30,0	—	3.702.608	56.686.981	62.391.589	—	29.522.370	807.548.144	837.070.514	9,870	0,074
COMPLESSIVAMENTE . . . . .	142.044	3.880.255	97.167.239	101.199.538	88,8	14.716.196	146.398.053	1.520.532.834	1.690.657.085	40.178.350	407.272.461	7.136.643.034	7.596.064.765	89.449	0,223
e) Abbonamenti (ecclusi settimanali e festivi per i quali vedi punto d) . . . . .	44.856	972.584	11.746.456	12.763.906	11,3	1.372.635	31.073.350	74.737.460	107.183.445	12.624.472	105.631.259	776.573.234	894.828.995	10,551	0,190
f) Accessori . . . . .	—	—	—	—	—	72.269	526.453	428.776	1.027.523	—	—	—	—	—	—
TOTALE GENERALE . . . . .	186.900	4.862.819	108.913.725	113.963.444	100	16.161.102	177.967.886	1.604.719.070	1.798.868.058	52.802.822	512.903.770	7.915.217.168	8.480.923.760	100	0,212

N. B. — Non sono compresi i trasporti militari Alleati. Il numero dei viaggiatori è calcolato, come negli esercizi precedenti, in relazione al numero dei biglietti venduti, se individuali, e al numero delle persone trasportate, se collettivi. I biglietti di doppia corsa sono calcolati per due viaggiatori e compresi nelle rispettive tariffe. Per i biglietti di abbonamento settimanali e festivi (punto d) sono calcolati 12 viaggi ogni biglietto venduto. I viaggi-km sono calcolati in base alle distanze determinate da studi parziali. I prodotti sono al netto delle tasse erariali e di bollo.

(1) Compresi anche i biglietti a tariffa vicina distribuiti dalle stazioni del Nord.

ALLEGATO N. 29.

**Confronto tra il carico merci per il pubblico dell'esercizio 1944-45 e quello dell'esercizio precedente,  
per Compartimenti (Rete a scartamento ordinario)**

*(Vedere Relazione a pag. 80, Parte II, Capo V)*

COMPARTIMENTI	Carro completo Tonn.	Collettame Tonn.	TOTALE Tonn.	DIFFERENZA PERCENTUALE FRA GLI ESERCIZI 1943-44 E 1944-45			
				Carro completo	Collettame	TOTALE	
Torino . . . . .	esercizio 1944-45 . . . . .	939.072	37.217	976.289			
	» 1943-44 . . . . .	4.546.899	286.376	4.833.275			
	differenza . . . . .	— 3.607.827	— 249.159	— 3.856.986	— 79,34	— 87,00	— 79,80
Milano . . . . .	esercizio 1944-45 . . . . .	1.088.774	19.253	1.108.027			
	» 1943-44 . . . . .	7.830.120	221.494	8.051.614			
	differenza . . . . .	— 6.741.346	— 202.241	— 6.943.587	— 86,09	— 91,30	— 86,23
Venezia . . . . .	esercizio 1944-45 . . . . .	854.895	12.647	867.542			
	» 1943-44 . . . . .	3.229.351	118.484	3.347.835			
	differenza . . . . .	— 2.374.456	— 105.837	— 2.480.293	— 73,52	— 89,32	— 74,09
Trieste . . . . .	esercizio 1944-45 . . . . .	1.359.442	9.751	1.369.193			
	» 1943-44 . . . . .	4.586.259	46.477	4.632.736			
	differenza . . . . .	— 3.226.817	— 36.726	— 3.263.543	— 70,35	— 79,01	— 70,44
Genova . . . . .	esercizio 1944-45 . . . . .	430.094	13.499	443.593			
	» 1943-44 . . . . .	1.741.861	101.635	1.843.496			
	differenza . . . . .	— 1.311.767	— 88.136	— 1.399.903	— 75,30	— 86,71	— 75,90
Bologna . . . . .	esercizio 1944-45 . . . . .	92.178	228	92.406			
	» 1943-44 . . . . .	2.422.234	72.053	2.494.287			
	differenza . . . . .	— 2.330.056	— 71.825	— 2.401.881	— 96,19	— 99,68	— 96,29
Firenze . . . . .	esercizio 1944-45 . . . . .	374.028	2	374.030			
	» 1943-44 . . . . .	2.149.553	75.666	2.225.219			
	differenza . . . . .	— 1.775.525	— 75.664	— 1.851.189	— 82,59	— 99,99	— 83,19
Ancona . . . . .	esercizio 1944-45 . . . . .	100.253	—	100.253			
	» 1943-44 . . . . .	530.607	34.648	565.255			
	differenza . . . . .	— 430.354	— 34.648	— 465.002	— 81,11	— 100,00	— 82,26
Roma . . . . .	esercizio 1944-45 . . . . .	478.860	—	478.860			
	» 1943-44 . . . . .	1.182.378	35.835	1.218.213			
	differenza . . . . .	— 703.518	— 35.835	— 739.353	— 59,50	— 100,00	— 60,69
Napoli . . . . .	esercizio 1944-45 . . . . .	3.015.103	1.333	3.016.436			
	» 1943-44 . . . . .	700.791	8.053	708.844			
	differenza . . . . .	+ 2.314.312	— 6.720	+ 2.307.592	+ 330,24	— 83,44	+ 325,54
Bari . . . . .	esercizio 1944-45 . . . . .	3.306.547	4.998	3.311.545			
	» 1943-44 . . . . .	2.507.295	22.747	2.530.042			
	differenza . . . . .	+ 799.252	— 17.749	+ 781.503	+ 31,87	— 78,02	+ 30,88
Reggio Calabria . . . . .	esercizio 1944-45 . . . . .	429.371	12.446	441.817			
	» 1943-44 . . . . .	182.671	15.821	198.492			
	differenza . . . . .	+ 246.700	— 3.375	+ 243.325	+ 135,00	— 21,33	+ 122,50
Palermo . . . . .	esercizio 1944-45 . . . . .	1.154.480	28.457	1.182.937			
	» 1943-44 . . . . .	495.107	14.312	509.419			
	differenza . . . . .	+ 659.373	+ 14.145	+ 673.518	+ 133,17	+ 99,88	+ 132,21
Cagliari . . . . .	esercizio 1944-45 . . . . .	242.341	17.972	260.313			
	» 1943-44 . . . . .	292.664	15.450	308.114			
	differenza . . . . .	— 50.323	+ 2.522	— 47.801	— 17,19	+ 16,32	— 15,51
TOTALI . . . . .	esercizio 1944-45 . . . . .	13.865.438	157.803	14.023.241			
	» 1943-44 . . . . .	32.397.790	1.069.051	33.466.841			
	differenza . . . . .	— 18.532.352	— 911.248	— 19.443.600	— 57,20	— 85,23	— 58,10

N. B. — Non è compreso il traffico militare anglo-americano e quello in o/c per le varie Amministrazioni dello Stato (tra cui i trasporti militari italiani).  
Non è compreso il bestiame, né il traffico di altre merci non tassate a peso.

Carico complessivo per Compartimenti, di merci e bestiame

Esercizio 1944-45

(Vedere Relazione a pag. 79 e seguenti, Parte II, Capo V)

COMPARTIMENTI	MERCI ADIBITE PER TRASPORTO (escluso bestiame e altre merci non a peso)				CARRI CARICATI							CARRICO MEDIO PER	
	per il pubblico		per servizio	IN TOTALE	per il pubblico			per servizio	IN TOTALE	carro (1)	giorno e km. di rete esercitata		
	a carro	in collettame			completi	mischi con merci di stazione	bestiame e altre merci non a peso						
	tonnellate		quantità di carri							tonnellate			
2	3	4	5 = 2+3+4	6	7	8	9	10	11 = da 6 a 10	12 = 5+7+10	13		
Torino . . . . .	939.072	37.317	58.357	1.034.646	68.016	3.639	2.350	2.685	4.093	80.673	13,66	1,79	
Milano . . . . .	1.088.774	19.253	111.969	1.219.996	64.170	1.780	1.016	2.470	8.249	77.685	16,43	2,73	
Venezia { a scartamento ordinario . . . . .	854.895	12.647	92.953	960.494	59.083	594	694	2.563	5.894	66.517	14,64	2,61	
{ a scartamento ridotto . . . . .	1.422	119	—	1.541	164	14	—	7	—	185	8,65	0,25	
Trieste . . . . .	1.359.442	9.761	66.227	1.435.430	104.696	1.949	1.009	678	4.857	112.669	12,93	7,12	
Genova . . . . .	430.094	13.499	26.109	469.702	32.611	790	54	93	1.983	35.530	13,27	3,16	
Bologna . . . . .	92.178	228	4.626	96.931	7.907	17	12	98	245	8.278	11,87	0,35	
Firenze . . . . .	374.028	3	26.350	400.380	22.843	—	—	—	2.150	24.993	16,20	3,03	
Ancona . . . . .	100.253	—	555	100.808	5.757	—	—	100	50	5.857	17,41	0,78	
Roma . . . . .	478.860	—	139.729	618.589	34.876	—	—	1.477	8.384	44.757	14,30	2,52	
Napoli . . . . .	3.015.103	1.333	107.801	3.124.237	337.290	45	—	605	6.379	244.319	12,81	10,54	
Bari . . . . .	3.306.647	4.998	67.311	3.378.756	240.766	965	84	486	5.355	247.666	13,67	8,16	
Reggio Calabria . . . . .	429.371	12.446	83.291	525.108	32.596	788	—	785	6.490	40.599	13,19	1,48	
Palermo { a scartamento ordinario . . . . .	1.154.480	28.487	183.046	1.365.983	87.906	3.897	150	2.120	13.479	105.532	13,22	2,82	
{ a scartamento ridotto . . . . .	3.575	359	668	4.602	418	13	3	1	55	400	9,47	0,03	
Cagliari . . . . .	243.341	17.973	44.245	304.558	19.375	2.161	—	987	2.838	25.261	12,54	2,01	
<b>Eserc. 1944-45</b> { a scartamento ordinario . . . . .	13.865.438	157.862	1.011.767	15.035.068	1.017.782	15.575	5.289	15.135	68.936	1.122.707	13,64	3,55	
{ a scartamento ridotto . . . . .	4.987	476	668	6.143	562	27	3	8	55	675	9,25	0,04	
<b>Eserc. 1943-44</b> { a scartamento ordinario . . . . .	32.397.790	1.069.051	1.596.578	35.063.419	2.272.498	154.073	137.880	66.577	107.356	2.738.354	13,84	6,66	
{ a scartamento ridotto . . . . .	8.276	1.026	435	9.737	704	279	—	—	47	1.030	9,45	0,06	

N. B. - Non è compreso il traffico militare anglo-americano e quello in o/c per le varie Amministrazioni dello Stato (tra cui i trasporti militari italiani).  
 (1) Nel determinare il carico medio per carro non si tiene conto dei carri caricati di bestiame, oppure di altre merci non a peso (col. 9), perchè nella col. 5 sono appunto esclusi i relativi tonnellaggi. Inoltre non si tiene conto nemmeno dei carri mischi formati con merci di riordino (col. 8) perchè le merci che durante il loro itinerario, tra la stazione di partenza e quella destinataria della spedizione, trasbordano per riordino da un carro all'altro sono contate una volta sola e non una volta per ogni carro utilizzato.

Carico complessivo per mesi,

ESERCIZIO

(Vedere Relazione a pag. 79 e

ANNO	M E S E	MERCİ ACCETTATE PEL TRASPORTO (escluso bestiame e altre merci non a peso)						
		sulla rete a scartamento ordinario					sulla rete a scartam. ridotto	
		per il pubblico		per servizio	in complesso	variazione percentuale rispetto all'esercizio precedente	in complesso	variazione percentuale rispetto all'esercizio precedente
		a carro completo	in collettame					
		tonnellate					%	tonn.
1	2	3	4	5	6 = (3+4+5)	7	8	9
1944	Luglio . . . . .	1.231.559	27.757	69.285	1.328.601	- 74,90	52	- 96,10
	Agosto . . . . .	1.390.587	24.743	83.642	1.498.972	- 59,90	162	- 75,70
	Settembre . . . . .	1.228.742	15.601	80.217	1.324.560	- 33,80	799	+ 415,00
	Ottobre . . . . .	1.173.656	11.126	73.412	1.258.194	- 31,80	1.337	+ 2520,00
	Novembre . . . . .	1.142.991	11.124	68.996	1.223.111	- 53,10	284	- 23,00
	Dicembre . . . . .	1.157.752	11.027	85.423	1.254.202	- 53,70	412	- 67,00
1944	2° semestre . . . . .	7.325.287	101.378	460.975	7.887.640	- 56,63	3.046	- 20,75
1943	2° semestre . . . . .	16.736.720	681.362	771.557	18.189.639	- 50,61	3.845	- 94,52
1945	Gennaio . . . . .	1.097.398	10.120	105.598	1.213.116	- 50,20	580	- 46,90
	Febbraio . . . . .	1.052.420	8.365	78.252	1.139.037	- 58,50	864	+ 24,90
	Marzo . . . . .	1.235.240	8.301	91.792	1.335.333	- 60,60	578	- 33,50
	Aprile . . . . .	1.100.687	8.417	94.961	1.204.065	- 58,00	362	- 65,10
	Maggio . . . . .	930.304	8.807	74.513	1.013.624	- 66,90	191	- 85,80
	Giugno . . . . .	1.124.102	12.415	105.676	1.242.193	- 48,00	522	- 39,60
1945	1° semestre . . . . .	6.540.151	56.425	550.792	7.147.368	- 57,64	3.097	- 47,43
1944	1° semestre . . . . .	15.661.070	387.689	825.021	16.873.780	- 50,94	5.892	- 85,45
Esercizio . . . . .	{ 1944-45 { 1943-44	13.865.438	157.803	1.011.767	15.035.008	- 57,13	6.143	- 36,91
		32.397.790	1.069.051	1.596.578	35.063.419	- 50,77	9.737	- 91,20

N. B. - Non è compreso il traffico militare anglo-americano e quello in c/c per le varie Amministrazioni dello Stato (tra cui i trasporti militari italiani).

(1) Per determinare il carico medio per carro non si tiene conto dei carri caricati di bestiame, oppure di altre merci non a peso (col. 13), perchè nelle le merci che durante il loro itinerario, tra la stazione di partenza e quella destinataria della spedizione, trasbordano per riordino da un carro all'altro sono

di merci e bestiame  
1944-45  
seguenti, Parte II, Capo V)

CARRI CARICATI									
sulla rete a scartamento ordinario							sulla rete a scartam. ridotto		
per il pubblico			carr con bestiame e altre merci non a peso	per servizio	in complesso	variazione percentuale rispetto all'esercizio precedente	carico medio per carro (1)	in complesso	variazione percentuale rispetto all'esercizio precedente
completi	misti con merci								
	di stazione	di riordino	per servizio	in complesso	variazione percentuale rispetto all'esercizio precedente	carico medio per carro (1)	in complesso	variazione percentuale rispetto all'esercizio precedente	
quantità			carri		%	tonn.	carri	%	
10	11	12	13	14	15 (da 10 a 14)	16	17	18	19
89.859	3.881	2.259	1.804	4.616	102.419	- 76,00	13,51	9	- 94,70
89.525	3.054	1.658	1.514	5.748	101.499	- 66,90	15,24	20	- 77,00
93.628	1.220	677	1.291	5.861	102.677	- 41,20	13,15	90	+ 400,00
88.087	866	201	1.750	5.240	96.144	- 41,50	13,36	162	+1700,00
84.719	862	154	1.661	5.224	92.620	- 55,10	13,47	25	- 41,90
87.385	956	151	1.332	5.515	95.339	- 55,70	13,36	25	- 80,30
533.203	10.839	5.100	9.352	32.204	590.698	- 60,49	13,69	331	- 27,25
1.201.232	103.359	94.826	42.818	52.902	1.495.137	- 50,96	13,40	455	- 94,15
81.491	737	46	1.050	6.750	90.074	- 52,20	13,63	57	- 44,10
78.737	746	33	993	5.375	85.824	- 51,50	13,42	99	+ 33,80
88.167	693	14	846	5.982	95.702	- 60,90	14,08	54	- 39,30
80.683	751	5	695	6.236	88.270	- 57,90	13,75	56	- 45,60
68.681	902	12	1.037	5.009	75.641	- 65,90	13,59	33	- 74,60
86.930	907	59	1.222	7.380	96.498	- 45,20	13,05	45	- 41,60
484.589	4.736	169	5.783	36.732	532.009	- 57,21	13,59	344	- 40,17
1.071.266	50.714	43.024	23.759	54.454	1.243.217	- 55,22	14,34	575	- 87,06
1.017.792	15.575	5.269	15.135	68.936	1.122.707	- 59,00	13,64	675	- 34,47
2.272.498	154.073	137.850	66.577	107.356	2.738.354	- 52,99	13,84	1.030	- 91,57

colonne da 3 a 6 sono appunto esclusi i relativi tonnellaggi. Inoltre non si tiene conto nemmeno dei carri misti formati con merci di riordino (col. 12) perchè contate una volta sola e non una volta per ogni carro utilizzato.

ALLEGATO N. 32.

## Specificazione del carico secondo la provenienza

ESERCIZIO 1944-45

(Rete a scartamento ordinario)

ANNO	M E S E	TONNELLATE ACCETTATE PER IL TRASPORTO (1)				CARRI CARICATI (2)			
		nelle stazioni interne	nei porti	su altre reti per le F.S. (3)	TOTALE GENERALE	nelle stazioni interne	nei porti	su altre reti per le F.S. (3)	TOTALE GENERALE
1	2	3	4	5	6 = 3+4+5	7	8	9	10 = 7+8+9
1944	Luglio . . . . .	790.336	308.781	229.504	1.328.601	64.150	20.743	17.526	102.419
	Agosto . . . . .	759.100	319.121	420.751	1.498.972	50.943	22.209	28.347	101.499
	Settembre . . . . .	706.586	270.121	347.853	1.324.560	60.321	18.636	23.720	102.677
	Ottobre . . . . .	727.479	251.508	279.207	1.258.194	59.916	17.650	18.578	96.144
	Novembre . . . . .	679.991	264.138	278.982	1.223.111	55.412	18.919	18.289	92.620
	Dicembre . . . . .	720.449	313.607	220.146	1.254.202	58.820	21.480	15.039	95.339
2° semestre 1944 . . . . .		4.383.941	1.727.256	1.776.443	7.887.640	349.562	119.637	121.499	590.698
1945	Gennaio . . . . .	755.760	321.325	136.031	1.213.116	59.803	21.555	8.716	90.074
	Febbraio . . . . .	762.243	310.076	66.718	1.139.037	60.610	20.598	4.616	85.824
	Marzo . . . . .	905.643	359.527	70.163	1.335.333	67.510	23.349	4.843	95.702
	Aprile . . . . .	861.203	302.159	40.703	1.204.065	65.452	19.670	3.148	88.270
	Maggio . . . . .	685.235	300.920	27.469	1.013.624	53.604	19.837	2.200	75.641
	Giugno . . . . .	857.922	343.401	40.870	1.242.193	70.324	22.798	3.376	96.498
1° semestre 1945 . . . . .		4.828.006	1.937.408	381.954	7.147.368	377.303	127.807	26.899	532.009
Esercizio 1944-45 . . . . .		9.211.947	3.664.664	2.158.397	15.035.008	726.865	247.444	148.398	1.122.707
Esercizio 1943-44 . . . . .		24.204.374	4.181.551	6.677.494	35.063.419	2.003.978	255.143	479.233	2.738.354
Variazioni % 1944-45 rispetto 1943-44 . . . . .		— 61,94	— 12,36	— 67,67	— 57,12	— 63,72	— 3,01	— 69,03	— 59,00

N. B. - Non è compreso il traffico militare anglo-americano e quello in c/o per le varie Amministrazioni dello Stato (tra cui i trasporti militari italiani).

(1) Escluso bestiame e altre merci non a peso.

(2) Compresi carri di bestiame e altre merci non a peso.

(3) Importazioni dall'estero e dalle ferrovie secondarie italiane.

## Tonnellaggio e prodotto delle principali merci trasportate a carro completo

ESERCIZIO 1944-45

(Vedere Relazione a pag. 82, Capo V)

N. d'ordine	M E R C I		Quantità	Tonnellate	Prodotto
			di spedizioni	trasportate	Lire
			Numero		
1	Acidi:				
	a) cloridrico	P. V.	85	647	53.663
	b) solforico	P. V.	699	8.650	605.017
	c) altri	P. V.	557	7.950	773.989
2	Acque minerali, naturali ed artificiali	P. V.	151	1.950	122.501
3	Agrumi	G. V.	10.034	127.535	11.868.700
4	Alcoli (amilico, etilico, metilico, butilico, propilico e simili)	P. V.	262	3.410	623.275
5	Alluminio in pani, lamiera, lavori e rottami	P. V.	766	10.612	751.877
6	Ambrogette di asfalto, cemento, grés, terracotta, marmo, pietra e vetro	P. V.	504	7.058	711.753
7	Ammonio:				
	a) nitrato di ammonio	P. V.	837	13.150	1.679.984
	b) solfato di ammonio	P. V.	688	11.922	1.049.548
8	Asfalto:				
	a) in pezzi ed in polvere	P. V.	1.013	18.391	2.673.561
	b) mastice ed in pani	P. V.	36	625	78.035
9	Automobili e veicoli in genere (montati e smontati)	P. V.	770	5.810	1.006.505
10	Barbabettole	P. V.	1.182	16.114	258.923
11	Benzina	P. V.	817	11.688	2.772.762
12	Bestiame (vedi ultima pagina)				
13	Birra	G. V.	42	604	56.322
		P. V.	24	182	13.998
14	Bitume solido e liquido	P. V.	185	2.167	437.136
15	Burro naturale	G. V.	50	376	17.547
16	Caffè	P. V.	3	32	3.687
17	Calce viva e spenta	P. V.	7.841	143.873	6.230.440
18	Calcioocianamide	P. V.	945	16.113	1.824.432
19	Calcio (nitrato di)	P. V.	926	16.871	1.458.506
20	Caldale	P. V.	71	743	108.078
21	Canapa indigena, esotica, anche pettinata e tinta	P. V.	153	1.182	105.564
22	Caolino	P. V.	296	5.197	427.168
23	Carbone fossile:				
	a) litantrace e antracite in pezzi e in polvere	P. V.	47.846	950.156	33.742.161
	b) formelle	P. V.	949	17.857	469.837
24	Carbone vegetale	P. V.	5.178	59.235	8.507.703
25	Carni macellate fresche e congelate	G. V.	98	1.023	74.100
26	Carta:				
	a) bianca e tinta in pasta anche rigata, in fogli, in rotoli, ecc.	P. V.	608	8.048	1.442.657
	b) da involti e carta paglia	P. V.	373	4.105	743.576
	c) fuori uso e da macero	P. V.	1.053	9.078	1.401.615
27	Cartoni ordinari	P. V.	480	6.436	356.775
28	Catrane minerale liquido e solido	P. V.	663	10.421	654.488
29	Cellulosa e pasta di legno meccanica	P. V.	925	14.001	788.213
30	Cemento comune	P. V.	7.959	141.178	10.046.490
31	Cereali (escluso il frumento, il granturco e riso) cioè avena, dura, ecc.	P. V.	5.264	84.003	6.248.919
32	Coke di carbone fossile	P. V.	13.742	208.892	7.429.027
33	Coke di petrolio	P. V.	43	726	28.261
34	Colofonia	P. V.	26	286	53.802
35	Concimi chimici	P. V.	439	6.363	533.505
36	Concimi naturali	P. V.	1.603	17.709	1.064.674
37	Cotone greggio	P. V.	259	1.430	635.637
38	Crusca, cruschetto, tritello	P. V.	3	51	3.523
39	Eternit, salanit	P. V.	402	5.188	288.580
40	Farina di frumento	P. V.	15.837	266.666	12.809.159
41	Farina di granturco	P. V.	887	11.983	206.165
42	Ferro:				
	a) billette, blumi, lingotti	P. V.	5.193	99.350	3.558.191
	b) barre e verghe	P. V.	7.376	126.736	5.318.038
	c) lamiera e lamierine	P. V.	4.041	69.998	3.210.481
	d) in lavori	P. V.	7.429	101.122	7.060.771
	e) in rotale	P. V.	122	1.840	101.651
	f) avanzi, rottami e scarti di lavorazione	P. V.	8.349	124.517	3.381.533
<b>TOTALI A RIPORTARE . . .</b>			<b>166.064</b>	<b>2.786.219</b>	<b>145.862.502</b>



Segue: ALLEGATO N. 33.

N. d'ordine	M E R C I	Quantità	Tonnellate	Prodotto
		di spedizioni Numero	trasportate	Lire
	RIPORTO . . .	166.084	2.786.219	145.862.502
43	Fibre vegetali tessili, esclusi il cotone e la canapa . . . . .	P. V. 20	116	48.061
44	Fieno . . . . .	P. V. 1.722	8.327	675.087
45	Filati:			
	a) di cotone . . . . .	P. V. 51	371	66.492
	b) di canapa . . . . .	P. V. 117	1.044	113.308
	c) altri . . . . .	P. V. 13	124	39.704
46	Formaggi . . . . .	G. V. 579	6.517	409.664
		P. V. 254	3.134	186.754
47	Fosforiti:			
	a) allo stato naturale . . . . .	P. V. 2.833	51.705	2.095.055
	b) preparati per concimi (perfosfati e superfosfati) . . . . .	P. V. 1.974	32.583	2.730.343
48	Frumento . . . . .	P. V. 46.469	787.119	59.410.516
49	Frutta fresca e secca, compresi i fichi, mandorle, pere, mele, prugne, noci	G. V. 13.652	140.203	9.317.650
		P. V. 1.436	18.275	4.783.456
50	Frutta e ortaggi preparati e conservati . . . . .	G. V. 304	3.761	394.327
		P. V. 501	6.554	510.832
51	Gesso in polvere . . . . .	P. V. 668	10.981	522.240
52	Ghiaia, ciottoli (esclusi quelli di quarzo) . . . . .	P. V. 784	14.084	355.543
53	Gomma elastica greggia ed in lavori . . . . .	P. V. 233	2.744	365.123
54	Granoturco . . . . .	P. V. 3.244	51.439	1.124.185
55	Lana:			
	a) naturale . . . . .	P. V. 175	919	206.662
	b) in filati e tessuti . . . . .	P. V. 51	361	47.866
56	Latte . . . . .	G. V. 474	3.766	142.299
57	Legname comune:			
	a) in tronchi . . . . .	P. V. 6.398	91.913	6.411.514
	b) segato . . . . .	P. V. 9.644	125.839	16.809.818
58	Legna da ardere . . . . .	P. V. 13.219	138.543	6.495.276
59	Legname da ebanisti greggio e segato . . . . .	P. V. 217	3.575	321.541
60	Legni altri concianti e tintoriali . . . . .	P. V. 61	756	70.685
61	Legumi secchi . . . . .	P. V. 1.199	17.451	2.563.993
62	Lignite . . . . .	P. V. 15.210	284.644	14.133.559
63	Macchine:			
	a) agrarie . . . . .	P. V. 177	1.080	221.733
	b) altre e meccanismi . . . . .	P. V. 2.681	32.885	4.340.080
64	Marmo:			
	a) in blocchi . . . . .	P. V. 85	1.323	69.212
	b) in lastre . . . . .	P. V. 90	1.432	95.513
	c) in lavori . . . . .	P. V. 63	752	76.729
	d) in rottami, scaglie e frantumi . . . . .	P. V. 46	843	21.416
65	Masserizie (sgombri) . . . . .	P. V. 1.314	4.728	1.308.263
66	Mattoni di argilla comuni, pieni e forati . . . . .	P. V. 5.350	92.495	4.223.606
67	Mattoni refrattari . . . . .	P. V. 1.831	31.779	1.437.025
68	Melasso . . . . .	P. V. 373	6.248	380.202
69	Merci varie a carro (groupage) . . . . .	P. V. 1.010	10.387	1.092.410
70	Minerali:			
	a) di oromo, manganese, rame, piombo, zinco . . . . .	P. V. 587	11.143	475.550
	b) di ferro esclusa la pirite . . . . .	P. V. 1.468	29.759	1.000.277
71	Oli minerali e residui della loro distillazione:			
	a) per uso combustibile . . . . .	P. V. 1.378	22.584	3.496.175
	b) per altri usi . . . . .	P. V. 1.455	24.745	3.197.954
72	Oli vegetali:			
	a) di oliva . . . . .	G. V. 43	440	63.198
		P. V. 1.079	14.647	2.590.881
	b) altri . . . . .	G. V. 10	72	7.388
		P. V. 344	4.984	484.815
73	Ortaggi, legumi freschi, agli e cipolle . . . . .	G. V. 12.700	97.322	6.295.722
		P. V. 181	1.494	82.259
74	Paglia . . . . .	P. V. 1.375	7.085	581.123
75	Panelli di cereali e di semi oleosi . . . . .	P. V. 161	2.117	89.397
76	Pasta da minestra . . . . .	P. V. 1.669	19.785	1.763.357
77	Patate . . . . .	G. V. 2.982	40.600	2.821.481
		P. V. 460	6.745	219.290
78	Pelli di grossi animali, fresche, secche, anche conciate . . . . .	P. V. 648	7.340	719.552
79	Pesci vivi e morti e congelati e pesci affumicati . . . . .	G. V. 69	747	174.561
80	Pesci affumicati secchi salati, sott'olio e comunque preparati . . . . .	P. V. 532	7.228	2.011.993
	TOTALI A RIPORTARE . . .	327.747	5.075.866	317.555.215

Segue: ALLEGATO N. 33.

N. d'ordine	M E R C I		Quantità	Tonnellate	Prodotto
			di spedizioni Numero	trasportate	Lire
		RIPORTO . . . . .	327.747	5.075.856	317.555.215
81	Petroli . . . . .	P. V.	1.503	23.456	5.365.707
82	Pietre semplici :				
	a) segate . . . . .	P. V.	5.210	100.591	4.500.652
	b) in lastre . . . . .	P. V.	114	1.808	184.457
	c) in lavori . . . . .	P. V.	119	2.324	133.855
83	Pietra da cemento e da gesso cruda . . . . .	P. V.	3.377	64.957	4.583.245
84	Pietrisco . . . . .	P. V.	3.208	65.225	1.250.886
85	Piombo (pani, lastre, lavori, rottami) . . . . .	P. V.	391	6.314	739.883
86	Piriti :				
	a) minerali . . . . .	P. V.	4.460	89.437	10.570.268
	b) cenere . . . . .	P. V.	3.968	82.100	1.698.005
87	Pomodori . . . . .	G. V.	1.148	8.097	1.836.593
		P. V.	34	372	64.321
88	Pozzolana . . . . .	P. V.	395	7.714	614.366
89	Quarzo in pezzi ed in polvere . . . . .	P. V.	874	16.470	450.617
90	Rame (pani, masse, lavori, fili e rottami) . . . . .	P. V.	652	8.022	665.946
91	Raion e simili artificiali in fili, tessuti, lavori . . . . .	P. V.	1.820	14.268	674.401
92	Recipienti per trasporto merci :				
	a) ferro . . . . .	P. V.	1.430	6.593	1.190.131
	b) legno . . . . .	P. V.	5.339	17.706	6.171.088
	c) vetro . . . . .	P. V.	51	141	40.804
93	Riso, risino, risone . . . . .	P. V.	6.616	106.090	1.607.799
94	Sabbia da costruzione . . . . .	P. V.	2.392	45.435	1.111.340
95	Sabbia per vetrerie e per segare i marmi . . . . .	P. V.	934	18.368	739.992
96	Sacchi ed imballaggi di tela nuova e usata . . . . .	P. V.	570	4.523	1.249.958
97	Sale comune, sale marino e salgemma . . . . .	P. V.	4.012	71.483	5.823.730
98	Sale di potassio . . . . .	P. V.	54	682	60.340
99	Sansa esausta o no di olio . . . . .	P. V.	4.444	66.537	4.181.077
100	Sapone . . . . .	P. V.	285	2.505	446.804
101	Scorie Thomas . . . . .	P. V.	5	90	1.857
102	Semi oleosi . . . . .	P. V.	371	4.901	739.487
103	Semolino di frumento . . . . .	P. V.	587	9.551	939.737
104	Seta in fili, tessuti e lavori . . . . .	P. V.	200	1.697	100.551
105	Soda del commercio . . . . .	P. V.	708	10.106	831.466
106	Soda caustica . . . . .	P. V.	479	8.064	380.450
107	Sodio (nitrato di) . . . . .	P. V.	33	409	34.305
108	Stracci . . . . .	P. V.	507	4.182	768.048
109	Tegole comuni, marsigliesi, cremonesi . . . . .	P. V.	2.163	33.420	2.339.633
110	Terra refrattaria e per fonderia . . . . .	P. V.	2.049	38.580	1.285.346
111	Terre cotte (argille comuni, porcellane, maioliche, stoviglie, lavori) . . . . .	P. V.	573	4.157	840.014
112	Tessuti :				
	a) di cotone . . . . .	P. V.	4	31	1.147
	b) di lino, di canapa, di juta . . . . .	P. V.	9	66	3.980
113	Traverse di legno . . . . .	P. V.	319	4.002	559.944
114	Uova di pollame . . . . .	G. V.	95	465	30.627
115	Uva fresca . . . . .	G. V.	964	8.379	830.675
		P. V.	3	15	2.334
116	Vetro :				
	a) lastre . . . . .	P. V.	175	2.578	172.943
	b) in lavori ordinari e fini . . . . .	P. V.	475	4.005	603.984
117	Vini e mosti . . . . .	P. V.	14.333	164.190	18.896.330
118	Zinco in pani, lamiera, rottami . . . . .	P. V.	246	4.151	282.497
119	Zolfo :				
	a) minerali . . . . .	P. V.	1.151	19.042	4.068.331
	b) in pani e pezzi . . . . .	P. V.	2.516	44.001	4.589.140
	c) in polvere . . . . .	P. V.	465	7.537	2.116.826
120	Zucchero . . . . .	P. V.	1.664	25.544	3.645.235
			411.141	6.306.237	417.566.347
121	Bestiame (vivo e sciolto) . . . . .		12.300	267.854 (cap)	7.340.331
			423.441	—	424.906.678

## Movimento delle merci impor

ESERCIZIO

(Vedere Relazione a pag. 81,

ANNO	M E S E	T R A N													
		Mentone		Brel sur Roya		Modane		Domodossola		Luino		Chiasso		Brennero	
		Tonn.	Carri	Tonn.	Carri	Tonn.	Carri	Tonn.	Carri	Tonn.	Carri	Tonn.	Carri	Tonn.	Carri
1944	Luglio . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Agosto . . . . .	—	—	—	—	—	—	35.803	1.777	30.708	1.548	98.410	5.094	—	—
	Settembre . . . . .	—	—	—	—	—	—	907	65	19.623	998	92.989	4.858	21.405	1.413
	Ottobre . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	7.683	412	65.842	3.410	35.947	2.105
	Novembre . . . . .	—	—	—	—	—	—	49	3	15.813	792	76.175	3.951	28.483	1.722
	Dicembre . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	11.923	645	51.871	2.727	14.268	736
1945	Gennaio . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	10.529	539	42.559	2.394	6.820	334
	Febbraio . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	418	22	16.797	968	6.458	369
	Marzo . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	102	9	3.785	281	11.937	772
	Aprile . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.303	93	—	—
	Maggio . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	98	6	7	1	—	—
	Giugno . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Esercizio 1944-45 . . . . .</b>		—	—	—	—	—	—	<b>36.759</b>	<b>1.845</b>	<b>96.797</b>	<b>4.971</b>	<b>449.738</b>	<b>23.777</b>	<b>125.318</b>	<b>7.451</b>
<b>Esercizio 1943-44 . . . . .</b>		<b>6.917</b>	<b>811</b>	<b>14.508</b>	<b>1.988</b>	<b>404.359</b>	<b>28.273</b>	<b>590.343</b>	<b>31.002</b>	<b>285.540</b>	<b>14.158</b>	<b>907.707</b>	<b>56.644</b>	<b>517.533</b>	<b>61.515</b>

N. B. - Non è compreso il traffico militare.

Il bestiame e le altre merci non a peso sono compresi solo nelle quantità di carri, non nei quantitativi di tonnellate.

tate dalle ferrovie estere

1944-45

Parte II, Capo V)

S I T O D I

S I T O D I														T O T A L E	
S. Candido		Tarvisio Porticina		Fusine Laghi		Piedicolle		Postumia Grotte		Flume		Zalog e Bujarci		Tonnellate	Carri
Tonn.	Carri	Tonn.	Carri	Tonn.	Carri	Tonn.	Carri	Tonn.	Carri	Tonn.	Carri	Tonn.	Carri		
—	—	126.896	9.445	—	—	—	—	48.896	4.060	861	70	—	—	176.653	13.575
—	—	105.281	7.460	—	—	—	—	45.934	4.588	976	80	—	—	317.112	20.545
3.940	254	60.822	5.812	—	—	—	—	34.393	2.618	1.268	90	—	—	235.347	16.108
7.029	483	54.769	4.040	—	—	—	—	16.254	1.289	1.531	91	—	—	188.955	11.830
1.703	160	50.636	3.713	—	—	—	—	25.679	1.739	2.098	182	—	—	200.636	12.262
834	53	51.196	4.427	—	—	—	—	17.413	1.404	1.519	114	—	—	149.024	10.106
—	—	25.215	1.780	—	—	—	—	3.623	309	964	66	—	—	89.710	5.422
—	—	3.816	383	—	—	—	—	4.699	354	403	24	—	—	32.591	2.120
—	—	3.152	229	—	—	—	—	4.586	362	386	27	—	—	23.948	1.680
—	—	421	23	—	—	—	—	3.697	351	478	36	—	—	5.899	503
—	—	—	—	—	—	—	—	2.960	265	—	—	—	—	3.065	272
—	—	—	—	—	—	—	—	19.238	1.740	—	—	—	—	19.238	1.740
13.506	950	482.204	37.312	—	—	—	—	227.372	19.177	10.484	780	—	—	1.442.178	96.163
22.250	1.348	1.068.232	83.658	30.340	1.922	180.471	9.107	<i>Lubiana</i>		18.298	1.948	468.604	25.727	4.628.257	319.737
								23.155	1.636			(1)	(2)		
								Zalog		(1)		(2)			
								Bujarci		Tonn. 415.041		Carri 21.897			
										53.563		3.830			

## Movimento delle merci espor

ESERCIZIO

(Vedere Relazione a pag. 81,

ANNO	M E S E	T R A N													
		Mentone		Brel sur Roya		Modane		Domodossola		Luino		Chiasso		Brennero	
		Tonn.	Carri	Tonn.	Carri	Tonn.	Carri	Tonn.	Carri	Tonn.	Carri	Tonn.	Carri	Tonn.	Carri
1944	Luglio . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Agosto . . . . .	—	—	—	—	—	—	4.819	341	14.024	1.057	35.572	2.438	—	—
	Settembre . . . . .	—	—	—	—	—	—	60	5	8.954	770	41.009	2.823	69.818	5.570
	Ottobre . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	2.693	366	36.337	2.649	57.792	5.204
	Novembre . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	6.735	657	18.580	1.524	33.598	2.601
	Dicembre . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	2.337	326	16.831	1.379	14.849	1.165
1945	Gennaio . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	1.556	181	6.818	622	6.658	418
	Febbraio . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	1.130	112	6.180	552	6.030	485
	Marzo . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	563	78	5.077	498	9.422	660
	Aprile . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	21	4	615	73	—	—
	Maggio . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	203	15	—	—	—	—
	Giugno . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Esercizio 1944-45 . . . . .</b>		—	—	—	—	—	—	<b>4.879</b>	<b>346</b>	<b>38.215</b>	<b>2.566</b>	<b>187.019</b>	<b>12.558</b>	<b>198.167</b>	<b>16.101</b>
<b>Esercizio 1943-44 . . . . .</b>		<b>7.498</b>	<b>483</b>	<b>1.699</b>	<b>195</b>	<b>10.353</b>	<b>1.381</b>	<b>60.020</b>	<b>3.885</b>	<b>102.609</b>	<b>6.648</b>	<b>209.668</b>	<b>15.700</b>	<b>285.133</b>	<b>60.306</b>

N. B. - Non è compreso il traffico militare.

Il bestiame e le altre merci non a peso sono compresi nelle quantità di carri, non nei quantitativi di tonnellate.

tate sulle ferrovie estere

1944-45

Parte II, Capo V)

S I T O D I														TOTALE	
S. Candido		Tarvisio - Porticina		Fusine Laghi		Piedicolle		Postumia Grotte		Fiume		Zalog e Bubnjarci		Tonnellate	Carri
Tonn.	Carri	Tonn.	Carri	Tonn.	Carri	Tonn.	Carri	Tonn.	Carri	Tonn.	Carri	Tonn.	Carri		
—	—	41.987	3.715	—	—	—	—	16.507	1.256	5.721	448	—	—	64.215	5.419
—	—	57.280	5.954	—	—	—	—	36.092	2.756	4.397	280	—	—	152.184	12.826
1.769	148	40.282	3.822	—	—	—	—	21.302	1.614	5.573	359	—	—	188.767	15.111
4.938	385	53.548	5.092	—	—	—	—	16.069	1.282	3.915	265	—	—	175.292	15.223
2.160	161	65.389	7.265	—	—	—	—	17.936	1.339	1.300	92	—	—	145.698	13.639
899	62	36.144	3.459	—	—	—	—	29.975	2.366	1.719	152	—	—	102.754	8.909
—	—	19.621	1.502	—	—	—	—	2.668	257	1.566	125	—	—	38.867	3.103
—	—	2.969	268	—	—	—	—	3.451	281	358	19	—	—	20.118	1.717
—	—	3.777	332	—	—	—	—	2.106	217	1.492	109	—	—	22.436	1.894
—	—	—	—	—	—	—	—	3.640	334	366	36	—	—	4.642	437
—	—	—	—	—	—	—	—	5.824	448	—	—	—	—	6.027	463
—	—	—	—	—	—	—	—	23.468	2.064	—	—	—	—	23.468	2.064
9.766	756	320.997	31.400	—	—	—	—	179.038	14.194	26.407	1.875	—	—	544.488	80.805
6.268	565	390.668	50.413	21.688	1.331	7.276	517	3.362	270	11.060	1.051	19.783	1.641	1.137.085	144.376
<i>Lubiana</i>															

## Movimento delle merci verificatosi con

ESERCIZIO

ANNO	M E S E	C O M P A R							
		Torino		Milano		Venezia		Trieste	
		Tonnellate	Carrì	Tonnellate	Carrì	Tonnellate	Carrì	Tonnellate	Carrì
	<b>Merchi ricevute dalle ferrovie secondarie italiane</b>								
1944	Luglio . . . . .	4.570	524	—	—	25.462	1.554	5.770	402
	Agosto . . . . .	1.841	257	68.751	4.870	14.840	969	2.406	188
	Settembre . . . . .	1.694	141	81.071	5.273	9.396	624	831	98
	Ottobre . . . . .	1.911	197	58.213	4.227	7.827	443	1.080	104
	Novembre . . . . .	2.140	226	48.181	3.501	7.613	515	1.673	143
	Dicembre . . . . .	2.378	284	37.471	2.540	6.705	328	4.500	378
1945	Gennaio . . . . .	769	80	20.535	1.456	1.314	86	2.294	151
	Febbraio . . . . .	279	18	12.616	883	633	48	2.738	183
	Marzo . . . . .	—	—	17.336	1.153	258	19	2.504	155
	Aprile . . . . .	69	5	9.141	618	124	8	1.111	69
	Maggio . . . . .	—	—	3.458	220	—	—	—	—
	Giugno . . . . .	735	45	1.946	149	—	—	385	31
	<b>Esercizio 1944-45 . . . . .</b>	<b>16.386</b>	<b>1.777</b>	<b>358.719</b>	<b>24.890</b>	<b>74.172</b>	<b>4.594</b>	<b>25.292</b>	<b>1.902</b>
	<i>Esercizio 1943-44 . . . . .</i>	<i>112.646</i>	<i>11.412</i>	<i>950.351</i>	<i>66.764</i>	<i>258.605</i>	<i>17.150</i>	<i>123.616</i>	<i>8.974</i>
	<b>Merchi passate sulle ferrovie secondarie italiane</b>								
1944	Luglio . . . . .	17.386	1.321	—	—	7.739	488	1.758	165
	Agosto . . . . .	6.586	661	90.594	6.085	7.510	499	826	102
	Settembre . . . . .	4.445	357	87.269	5.736	4.979	240	901	97
	Ottobre . . . . .	4.675	358	55.355	3.912	5.796	362	1.024	106
	Novembre . . . . .	3.923	321	60.133	4.134	3.258	215	1.475	175
	Dicembre . . . . .	4.572	381	36.406	3.303	2.766	153	2.478	254
1945	Gennaio . . . . .	1.533	119	23.310	1.531	1.645	90	348	48
	Febbraio . . . . .	959	64	15.895	1.136	464	30	316	29
	Marzo . . . . .	447	35	17.707	1.243	—	—	45	10
	Aprile . . . . .	339	33	11.292	688	—	—	49	5
	Maggio . . . . .	581	40	3.348	211	—	—	—	—
	Giugno . . . . .	341	23	3.232	252	—	—	331	24
	<b>Esercizio 1944-45 . . . . .</b>	<b>45.787</b>	<b>3.713</b>	<b>404.541</b>	<b>28.231</b>	<b>34.157</b>	<b>2.077</b>	<b>9.551</b>	<b>1.015</b>
	<i>Esercizio 1943-44 . . . . .</i>	<i>295.531</i>	<i>24.026</i>	<i>1.328.560</i>	<i>79.904</i>	<i>163.651</i>	<i>10.663</i>	<i>62.865</i>	<i>5.064</i>

N. B. - Sono indicate nel presente prospetto le tonnellate di merci e i carrì ricevuti dalle o passati sulle ferrovie secondarie italiane, in transito senza trasbordo. Non è compreso il traffico militare angio-americano e quello in c/o per le varie Amministrazioni dello Stato (tra cui i trasporti militari italiani). Nelle tonnellate di merci non sono compresi il bestiame e altre merci non a peso. Nei quantitativi di carrì sono invece compresi quelli caricati di

## le reti delle ferrovie secondarie italiane

1944-45

TIMENTO DI												TOTALE	
Bologna		Firenze		Ancona		Roma		Napoli		Bari		Tonnellate	Carri
Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri		
2.792	241	—	—	—	—	—	—	—	—	14.257	1.230	52.851	3.951
752	77	—	—	—	—	—	—	—	—	15.049	1.441	103.639	7.802
513	32	—	—	—	—	—	—	—	—	19.001	1.444	112.506	7.612
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21.221	1.777	90.252	6.748
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18.739	1.642	78.346	6.027
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20.068	1.403	71.122	4.933
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21.409	1.521	46.321	3.294
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17.861	1.364	34.127	2.496
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	26.117	1.836	46.215	3.163
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24.359	1.945	34.804	2.645
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20.946	1.708	24.404	1.928
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18.566	1.411	21.632	1.636
4.057	350	—	—	—	—	—	—	—	—	237.593	18.722	716.219	52.235
476.443	44.040	56.787	4.968	41.168	3.244	4.797	255	731	56	25.093	2.633	2.049.237	159.496
1.240	130	—	—	—	—	—	—	—	—	9.251	796	37.374	2.900
595	44	—	—	—	—	—	—	—	—	10.548	897	116.659	8.288
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20.588	1.708	118.182	8.138
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17.785	1.471	84.635	6.209
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19.401	1.852	88.190	6.697
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18.151	1.683	64.373	5.774
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16.100	1.396	42.936	3.184
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13.519	1.070	31.153	2.329
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16.309	1.536	34.508	2.824
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17.580	1.469	29.260	2.195
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	23.333	2.060	27.262	2.311
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20.044	1.785	23.948	2.084
1.835	174	—	—	—	—	—	—	—	—	202.609	17.723	698.480	52.933
298.226	26.665	14.187	1.248	54.273	3.429	4.406	255	1.400	91	40.727	3.842	2.253.826	155.187

(trasporti per il pubblico e di servizio).

bestiame e altre merci non a peso.



**ATTIVO****GESTIONE PROPRIA DELL'AZIENDA****Attività di natura industriale (a)**

Linee, impianti e fabbricati .....	L.	37.660.958.036,22
Mezzi diversi d'esercizio :		
1°) Materiale rotabile .....	L.	10.277.765.321,06
2°) Navi traghetto .....	»	75.065.742,81
3°) Materiale d'esercizio .....	»	1.126.661.411,38
	L.	11.479.492.475,25
Scorte della gestione autonoma di magazzino :		
{ 1°) Magazzini ed Officine ..	L.	3.076.533.796,33
{ 2°) Distributori viveri « La		
Provida » (b) .....	»	341.321.086,06
	L.	3.417.854.882,39
Case economiche per i ferrovieri .....	»	504.182.558,66
Sede del Dopolavoro ferroviario di Roma .....	»	8.000.000 —
Spese di riparazione e di ricostruzione in dipendenza dei danneggiamenti e delle distruzioni causate dalla guerra .....	»	4.085.822.826,29
<b>Totale attività di natura industriale (Vedi allegato N. 40) .....</b>	<b>L.</b>	<b>57.156.310.778,81</b>

**Attività finanziarie**

Cassa :		
1°) Fondi in cassa .....	L.	3.137.066.043,01
2°) Fondi di scorta .....	»	2.382.674,65
	L.	3.139.448.717,66
Conto corrente con le Poste .....	»	294.839,08
Compartecipazioni :		
Quote di compartecipazione alla formazione dei capitali azionari della « Lardello S.A. per lo sfruttamento delle forze endogene », della « Compagnia Italiana Turismo » e dell'« Istituto Nazionale Trasporti » .....	»	116.535.312,50
Crediti diversi :		
1°) Anticipazioni a Ditte costruttrici di materiale rotabile e navi-traghetto .....	L.	128.696.392 —
2°) Saldi diversi della gestione .....	»	2.210.245.317,96
3°) Partite da assumere in carico al patrimonio in corso di sistemazione .....	»	453.967.877,50
	L.	2.792.909.587,46
Residui attivi (c) .....	L.	22.418.695.018,95
<b>Totale attività finanziarie .....</b>	<b>L.</b>	<b>28.467.883.475,65</b>
<b>Totale Gestione propria dell'Azienda .....</b>	<b>L.</b>	<b>85.624.194.254,46</b>

**GESTIONI SPECIALI**

Fondo pensioni .....	L.	1.197.182.727,01
Fondo speciale per il servizio delle pensioni e sussidi di cui al regio decreto 21 ottobre 1923, n. 2529 .....	»	469.087,33
Fondo lasciti .....	»	168.504,48
Fondo garanzia per le cessioni .....	»	161.758.367,04
Fondo mutui al personale .....	»	190.361.068,13
Fondo opera di previdenza .....	»	103.761.556,36
Fondo riserva della gestione case per i ferrovieri .....	»	9.892.309,49
Fondo mutui cooperative edili ferroviarie .....	»	335.037.333,24
Monopolio carboni e metalli (rimanenza scorte) .....	»	392.301.611,07

**Totale Gestioni speciali .....** L. 2.390.932.564,15  
L. 200.012,50

**DEPOSITI DI TERZI**

**Totale generale .....** L. 88.015.326.831,11

(a) Gli importi di queste attività furono ottenuti, per le entità patrimoniali esistenti anteriormente al regio decreto-legge 21 dicembre 1927, n. 2325, rivalutando le relative consistenze in base alla nuova parità aurea della lira dal suddetto decreto stabilita e, per le entità patrimoniali costituite successivamente, dall'ammontare effettivo delle corrispondenti spese.

L'ammontare di lire 57.156.310.778,81, così costituito, corrisponde ad una spesa effettiva totale di lire 39.257.208.837,80 (vedere l'allegato n. 40) di cui lire 10.276.378.481,50 rappresentano le spese occorse per gli impianti (linee di Stato e private) ed i mezzi d'esercizio avuti in dotazione dall'Azienda senza onere d'interessi ed ammortamento e lire 28.980.830.356,30 esprimono l'ammontare degli investimenti patrimoniali dall'Azienda stessa effettuati.

(b) Le partite attive e passive della Gestione viveri « La Provida », che figurano nel presente conto, sono anche prospettate nell'apposito allegato n.41.

monio al 30 Giugno 1945

ALLEGATO N. 37

e seguenti, Parte II, Capo X)

**PASSIVO****GESTIONE PROPRIA DELL'AZIENDA.****Sovvenzioni del Tesoro**

Capitale mutuato .....	L.	10.178.807.477,86	
Ammontare ammortizzato .....	»	2.927.802.381,82	
			L. 7.251.005.096,04

**Mutui per l'elettrificazione**

Capitale mutuato .....	L.	1.200.000.000 —	
Ammontare ammortizzato .....	»	546.444.000 —	
			L. 653.556.000 —

**Debiti vari**

Materiale in carico d'inventario, da pagare .....	L.	39.396.179 —	
Mutui contratti per le case economiche per ferrovieri, non ancora ammortizzati ..	»	375.550.969,77	
Mutui contratti per la costruzione del Dopolavoro ferroviario di Roma e non ancora ammortizzati .....	»	7.197.905,68	
Mandati in pagamento in corso di estinzione .....	»	5.355.471.032,45	
Somme accantonate per prodotti di trasporti militari in corso di liquidazione o di destinazione .....	»	7.543.230.042,58	
Somme investite in spese patrimoniali attinte alle correnti disponibilità di cassa ..	»	849.670.190,87	
Saldi diversi della gestione .....	»	4.864.851.915,60	
			L. 19.035.368.235,95
Residui passivi (d) .....	L.		8.007.111.406,78

**Dotazione ricevuta dall'Azienda in linee e mezzi d'esercizio .....**

Dotazione ricevuta dall'Azienda in linee e mezzi d'esercizio .....	L.	24.240.554.387,77	
Linee di proprietà privata .....	»	1.284.440.341 —	
Carrozze di proprietà dell'Amministrazione postale .....	»	24.608.647,50	
			L. 25.549.603.376,27

**Fondi di riserva**

Fondo di riserva per le spese impreviste .....	L.	44.795.013,47	
Fondo di rinnovamento materiale d'armamento .....	»	731.351.217,22	
Fondo di rinnovamento materiale rotabile .....	»	1.184.097.125,39	
Fondo di manutenzione straordinaria .....	»	147.104.433,63	
Fondo migliorie ed aumenti di carattere patrimoniale .....	»	144.051.034,35	
Fondo di riserva per le spese complementari ferrovie secondarie sicule .....	»	19.108.565,79	
Fondo di assicurazione rischi di mare riguardanti la gestione di magazzino .....	»	2.431.293,84	
Fondo di rinnovamento impianti e macchinari Centrali elettriche .....	»	302.814.147,55	
Fondo di compensazione per le oscillazioni nei prezzi dei combustibili e dei lubrificanti .....	»	1.773.914.648,82	
Fondi della Gestione viveri « La Provvida » .....	»	86.053.025,54	
Fondo di riserva della Gestione Monopolio carboni e metalli .....	»	64.898.297,54	
Fondo di assicurazione rischi per i trasporti riguardanti il Monopolio carboni e metalli .....	»	24.020.354,73	
			L. 4.524.639.157,87

**Patrimonio netto dell'Azienda (Vedi allegato N. 39) .....** L. 20.602.910.981,55

**Totale gestione propria dell'Azienda....** L. 85.624.194.254,46

**GESTIONI SPECIALI .....** L. 2.390.932.564,15

**DEPOSITI DI TERZI .....** L. 200.012,50

**Totale generale.....** L. 88.015.326.831,11

(c) La voce non comprende i residui di pertinenza della gestione autonoma di magazzino (lire 2.508.113.696,58) che sono compresi nella rimanenza delle scorte esposta fra le attività di natura industriale, nè i residui di pertinenza del Fondo di riserva per le spese impreviste (lire 115.204.966,53) dei quali si è tenuto conto nel determinare l'importo esposto, sotto tale voce nel passivo, fra i Fondi di riserva. Aggiunte queste partite, i residui salgono a lire 25.037.013.699,06 come dal consuntivo.

(d) La voce non comprende i residui di pertinenza dei Fondi di riserva, separatamente esposti nel presente conto generale, e che ammontano: a lire 731.351.217,22 per il Fondo di rinnovamento materiale metallico di armamento, a lire 147.104.433,63 per il Fondo di manutenzione straordinaria, a lire 1.184.097.125,39 per il Fondo di rinnovamento materiale rotabile, a lire 144.051.034,35 per il Fondo migliorie ed aumenti di carattere patrimoniale, a lire 19.108.565,79 per il Fondo spese complementari ferrovie secondarie sicule, ed a lire 69.140.046,26 per il Fondo utili disponibili della Gestione viveri « La Provvida », ed infine a lire 60.000.000 per il Fondo di riserva per le spese impreviste, aggiunti i quali i residui salgono a lire 10.361.963.829,42 come dal consuntivo.

LIQUIDAZIONE GENERALE

(Vedere Relazione a pag. 135, Parte II, Capo X)

<p>Entrate della parte ordinaria del bilancio . . . . . L. 8.018.553.929,12                  Versamento al Fondo di riserva per le spese impreviste . . . . . 20.000.000 —                  Importi relativi ad oneri di non diretta pertinenza dell'Azienda ferroviaria ed a prestazioni non compensate:</p> <p style="padding-left: 20px;">a) onere trasporto servizi postali . . . . . L. 80.000.000 —                  b) insufficienza delle entrate delle ferrovie secondarie Sioule . . . . . 121.723.090,92 L. 201.723.090,92</p> <p>Ammortamento:</p> <p style="padding-left: 20px;">a) quota di ammortamento pagata a terzi per impianti di carattere patrimoniale . . . . . 316.297,77                  b) quota di ammortamento per le case economiche per i ferrovieri . . . . . 5.233.919,67                  c) quota di ammortamento per la sede di Roma ed el Dopolavoro ferroviario . . . . . 79.940 —                  d) quote di ammortamento relative ai capitali forniti dal Tesoro . . . . . 218.080.305,56                  e) quota di ammortamento dei mutui per la elettrificazione . . . . . 62.073.000 — 285.783.463 —</p> <p>Contributi per incrementi patrimoniali:                  Migliorie ed aumenti patrimoniali alle linee ed agli impianti . . . . . 165.000.000 —                  Disavanzo economico (a) . . . . . 7.452.166.198,20 L. 16.143.226.681,24</p>	<p>Spese della parte ordinaria del bilancio . . . . . L. 16.143.226.681,24</p>
<p>(a) Disavanzo di bilancio . . . . . L. 8.124.672.752,12                  meno:                  Contributi; oneri ed ammortamenti vari . . . . . L. 652.506.553,92                  Aumento del Fondo di riserva per le spese impreviste . . . . . 20.000.000 —                  Disavanzo economico . . . . . L. 7.452.166.198,20</p>	

## Dimostrazione degli elementi costitutivi del Patrimonio netto dell'Azienda e loro variazioni nel 1944-45

(Vedere Relazione a pag. 133, Parte II, Capo X)

	SITUAZIONE al 30 giugno 1944	VARIAZIONI AVVENUTE nel 1944-45		SITUAZIONE al 30 giugno 1945
		in più	in meno	
Ricavi e mezzi diversi dell'esercizio destinati per spese patrimoniali durante l'esercizio di Stato..	10.009.572.364,66	157.856.118,74	—	10.167.428.483,40
Mezzi di bilancio impiegati in rimborso di spese sostenute da terzi per impianti di carattere patrimoniale .....	16.457.269,09	316.290,77	—	16.773.559,86
Mezzi di bilancio destinati ad ammortamento di spese sostenute per acquisto e costruzione di case per i ferrovieri .....	53.215.110,56	5.233.919,67	—	58.449.030,23
Idem per la sede di Roma del Dopolavoro ferroviario .....	722.154,32	79.940	—	802.094,32
Sovvenzioni ammortizzate .....	2.709.722.076,26	218.080.305,56	—	2.927.802.381,82
Mutui elettrificazione ammortizzati .....	484.371.000	62.073.000	—	546.444.000
Differenze conseguenti dal ragguglio monetario: (a) .....	5.349.876.514,62	—	33.014,14	5.349.843.500,48
di cui:				
a) sugli aumenti patrimoniali effettuati dall'Azienda durante l'esercizio di Stato ....	5.288.199.924,01	—	33.014,14 (b)	5.288.166.909,87
b) sugli investimenti in acquisto e costruzione case per i ferrovieri .....	61.676.590,61	—	—	61.676.590,61
Quote di compartecipazione alla formazione dei capitali azionari della « Larderello S. A. per lo sfruttamento delle forze endogene » della « Compagnia Italiana Turismo » e dell' « Istituto Nazionale Trasporti » .....	116.535.312,50	—	—	116.535.312,50
	18.740.471.802,01	443.639.574,74	33.014,14	19.184.078.362,61
Fondi erogati per le spese di primo impianto e per deficiente manutenzione e perdite nell'emissione titoli .....	223.892.784,08	—	—	223.892.784,08
Saldo del conto del rinnovamento del materiale rotabile, delle navi traghetto e del materiale d'esercizio .....	+1.458.185.624,64	184.539.778,38 (c)	—	+1.642.725.403,02
	19.974.764.642,57	628.179.353,12	33.014,14	20.602.910.981,55

(a) Differenze risultanti dalla rivalutazione delle consistenze patrimoniali esistenti anteriormente al regio decreto-legge 21 dicembre 1927, n. 2325 (che stabiliva la nuova parità aurea della lira), tenuto conto delle successive variazioni in esse intervenute.

(b) Minor valore afferente la quota riscattata, nell'esercizio 1944-45, degli impianti e dei fabbricati già di terzi.

(c) Somma riflettente il materiale rotabile.

## Attività di natura industriale

(Vedere Relazione a pag. 133 e seguenti, Parte II, Capo X)

	SITUAZIONE contabile al 30 giugno 1944 1	VARIAZIONI INTERVENUTE nel 1944-45		SITUAZIONE contabile al 30 giugno 1945 4	DIFFERENZE conseguenti dal ragguglio monetario (a) 5	VALORI al 30 giugno 1945 (colonna 4 + 5) 6
		in aumento 2	in diminuzione 3			
<i>Linee, impianti e fabbricati</i>						
<b>Linee :</b>						
<b>a) Linee di proprietà dello Stato :</b>						
Linee ricevute dall' Azienda come dotazione . . . . .	8.770.655.152,82	2.464.563,13	—	8.773.119.715,95	13.981.755.238,22	22.754.874.954,17
Linee di accesso al Sempione . . . . .	45.725.000 —	—	—	45.725.000 —	121.907.423 —	167.632.423 —
<b>b) Linee di proprietà privata :</b>						
entro i vecchi confini . . . . .	48.550.873 —	—	—	48.550.873 —	129.441.483 —	177.992.356 —
ex austriache . . . . .	301.805.184 —	—	—	301.805.184 —	804.642.901 —	1.106.447.985 —
Impianti e fabbricati di terzi riscattati . .	16.457.269,09	316.290,77	—	16.773.559,86	27.807.587,20	44.581.147,06
<b>Lavori alle linee ed agli impianti :</b>						
<b>a) a carico delle FF. SS. :</b>						
1. pagati alle Società . . . . .	47.108.692,32	—	—	47.108.692,32	125.596.484,68	172.705.177 —
2. effettuati durante l'esercizio di Stato.	11.124.484.681,42	73.740.175,97	—	11.198.224.857,39	1.733.458.322,85	12.931.683.180,24
<b>b) a carico di altri Ministeri :</b>						
1. eseguiti alle linee delle nuove provincie . . . . .	55.431.398,93	—	—	55.431.398,93	318.342,07	55.749.741 —
2. eseguiti in dipendenza della guerra 1915-1918 . . . . .	144.788.971,83	—	—	144.788.971,83	81.786.958,65	226.575.930,48
<b>c) a carico della gestione speciale viveri "La Provvida" .</b>	<b>21.911.552,37</b>	<b>803.589,90</b>	<b>—</b>	<b>22.715.142,27</b>	<b>—</b>	<b>22.715.142,27</b>
<b>Totale linee, impianti e fabbricati . . .</b>	<b>20.576.918.775,78</b>	<b>77.324.619,77</b>	<b>—</b>	<b>20.654.243.395,55</b>	<b>17.006.714.640,67</b>	<b>37.660.958.036,22</b>
<i>Mezzi diversi d'esercizio . . . . .</i>	10.748.875.493,23	72.363.375,71	172.457.103,42	10.648.781.765,52	830.710.709,73	11.479.492.475,25
<i>Scorte in magazzino . . . . .</i>	2.071.324.962,38	1.346.529.920,01	—	3.417.854.882,39	—	3.417.854.882,39
<i>Casse economiche per i ferrovieri . . . . .</i>	441.138.352 —	1.367.616,05	—	442.505.968,05	61.676.590,61	504.182.558,66
<i>Sede del Dopolavoro ferroviario di Roma . .</i>	8.000.000 —	—	—	8.000.000 —	—	8.000.000 —
<i>Spese di riparazione e ricostruzione in dipendenza dei danneggiamenti e delle distruzioni causate dalla guerra . . . . .</i>	—	4.085.822.826,29	—	4.085.822.826,29	—	4.085.822.826,29
	33.846.257.583,39	5.583.408.357,83	172.457.103,42	39.257.208.837,80	17.899.101.941,01	57.156.310.778,81

(a) Differenze risultanti dalla rivalutazione delle consistenze patrimoniali esistenti anteriormente al regio decreto legge 21 dicembre 1927, n. 2325 (che stabiliva la nuova parità aurea della lira), tenuto conto delle successive variazioni in esse intervenute.

## Situazione delle scorte di magazzino e dei materiali in corso di regolarizzazione

(Vedere Relazione a pag. 133 e seguenti, Parte II, Capo X)

CONSEGNATARI	Materiali in Magazzino e presso i Servizi pel bisogni dell'esercizio e dei lavori	Materiali in corso di regolarizzazione contabile per lavori eseguiti od impegnati, per lavori speciali od in corso di esecuzione	Materiali fuori uso	Totali
	1	2	3	4
Magazzini approvvigionamenti .....	1.320.919.392,61	—	—	1.320.919.392,61
Magazzini viveri « La Provvida » .....	341.321.086,06	—	—	341.321.086,06
Depositi combustibili (a).....	550.400.000 —	—	—	550.400.000 —
Tipolitografia .....	1.298.768,72	2.605.377,11	—	3.904.145,83
<b>Servizio Materiale e Trazione :</b>				
nei depositi locomotive e nelle officine di rialzo :				
a) rete principale .....	80.499.737,92	27.158.145,23	—	107.657.883,15
b) linee secondarie sicule.....	446.510,19	29.721,28	—	476.231,47
c) navigazione dello stretto di Messina.....	2.543.839,71	—	—	2.543.839,71
d) motori di trazione e carrelli motori per automotrici .....	33.276.921,21	—	—	33.276.921,21
nelle officine materiale rotabile :				
a) materiali diversi .....	38.948.984,18	110.024.413,90	—	148.973.398,08
b) sale montate .....	33.162.470,94	—	—	33.162.470,94
nelle officine private.....	24.017.519,20	16.522.756,02	—	40.540.275,22
<b>Servizio Lavori e Costruzioni :</b>				
a) Sezioni lavori :				
lungo le linee.....	279.537.197,79	76.428.172,09	32.230.835,99	388.196.205,87
nelle officine .....	22.769.221,90	5.971.878,15	—	28.741.100,05
b) Uffici impianti elettrici e di segnalamento :				
lungo le linee.....	246.781.373,22	124.213.842,68	33.836.705,14	404.831.921,04
nei cantieri .....	3.900 —	12.906.111,15	—	12.910.011,15
<b>Totali.....</b>	<b>2.975.926.923,65</b>	<b>375.860.417,61</b>	<b>66.067.541,13</b>	<b>3.417.854.882,39</b>

(a) La relativa situazione comprende anche i combustibili liquidi e i lubrificanti.

**Situazione dei Fondi di riserva per le spese complementari e vari**

*(Vedere Relazione a pag. 133 e seguenti, Parte II, Capo X)*

<b>A) MANUTENZIONE STRAORDINARIA</b>	
Situazione al 30 giugno 1944 . . . . .	103.338.100,53
Stanziamiento dell'anno finanziario 1944-45 . . . . .	65.000.000 —
Ricavi . . . . .	5.833.174,80
	<b>174.171.275,33</b>
Spesa . . . . .	27.066.841,70
Situazione al 30 giugno 1945 . . . . .	147.104.433,63
<b>B) RINNOVAMENTO PARTE METALLICA ARMAMENTO</b>	
Situazione al 30 giugno 1944 . . . . .	621.007.302,52
Stanziamiento dell'anno finanziario 1944-45 . . . . .	115.000.000 —
Ricavi . . . . .	6.033.337,35
	<b>742.040.639,87</b>
Spesa . . . . .	10.689.422,65
Situazione al 30 giugno 1945 . . . . .	731.351.217,22
<b>C) RINNOVAMENTO MATERIALE ROTABILE</b>	
Situazione al 30 giugno 1944 . . . . .	1.005.252.583,77
Stanziamiento dell'anno finanziario 1944-45 . . . . .	363.000.000 —
Ricavi . . . . .	384.320 —
	<b>1.368.636.903,77</b>
Parte erogata . . . . .	184.539.778,38
Situazione al 30 giugno 1945 . . . . .	1.184.097.125,39
<b>D) MIGLIORIE ED AUMENTI DI CARATTERE PATRIMONIALE ALLE LINEE ED AGLI IMPIANTI A CARICO DELL'ESERCIZIO</b>	
Situazione al 30 giugno 1944 . . . . .	109.379.324,46
Stanziamiento dell'anno finanziario 1944-45 . . . . .	165.000.000 —
Ricavi . . . . .	3.311,64
Parte erogata:	<b>274.382.636,10</b>
per aumenti di carattere patrimoniale . . . . . L. 129.000.000 —	
per migliorie . . . . . » 1.331.601,75	<b>130.331.601,75</b>
Situazione al 30 giugno 1945 . . . . .	144.051.034,35
<b>E) SPESE COMPLEMENTARI DELLE FERROVIE SECONDARIE SICULE</b>	
Situazione al 30 giugno 1944 . . . . .	9.694.771,79
Stanziamiento dell'anno finanziario 1944-45 . . . . .	10.000.000 —
Ricavi . . . . .	27.824,42
	<b>19.722.596,21</b>
Spesa . . . . .	614.030,42
Situazione al 30 giugno 1945 . . . . .	19.108.565,79
	<small>(a)</small>
<small>(a) Di cui lire 5.607.047,60 per la manutenzione straordinaria, lire 4.952.252,80 per rinnovamento della parte metallica dell'armamento e lire 8.549.265,39 per il rinnovamento del materiale rotabile.</small>	

Segue: ALLEGATO 42.

## Situazione dei Fondi di riserva per le spese complementari e vari

<b>F) FONDO DI RISERVA PER LE SPESE IMPREVISTE</b>		
Situazione al 30 giugno 1944 . . . . .		24.795.013,47
Assegno al Fondo . . . . .		20.000.000 —
		44.795.013,47
Prelevamento dal Fondo . . . . .		—
Situazione al 30 giugno 1945 . . . . .		44.795.013,47
<b>G) FONDO ASSICURAZIONI DI RISCHI DI MARE PER TRASPORTI RIGUARDANTI LA GESTIONE DI MAGAZZINO</b>		
Situazione al 30 giugno 1944 . . . . .		2.431.293,84
Versamento dell'anno finanziario 1944-45 . . . . .		—
		2.431.293,84
Prelevamento dal Fondo . . . . .		—
Situazione al 30 giugno 1945 . . . . .		2.431.293,84
<b>H) FONDO DI RINNOVAMENTO IMPIANTI E MACCHINARI DELLE CENTRALI ELETTRICHE</b>		
Situazione al 30 giugno 1944 . . . . .		270.985.809,83
Versamento dell'anno finanziario 1944-45.		
a) Per quota di rinnovamento . . . . .	L. 18.279.047,23	
b) Per interessi sul Fondo . . . . .	13.549.290,49	
		31.828.337,72
		302.814.147,55
Prelevamento dal Fondo . . . . .		—
Situazione al 30 giugno 1945 . . . . .		302.814.147,55
<b>I) FONDO DI COMPENSAZIONE PER LE OSCILLAZIONI NEI PREZZI DEI COMBUSTIBILI E DEI LUBBRIFICANTI</b>		
Assegnazione dell'esercizio:		
1939-40 . . . . .		202.920.989,39
1940-41 . . . . .		188.493.038,87
1941-42 . . . . .		131.944.078,64
1942-43 . . . . .		327.957.104,24
1944-45 . . . . .		922.599.437,68
Situazione al 30 giugno 1945 . . . . .		1.773.914.648,82



## ENTRATA

Sez. I			
§ 1	Prodotti del traffico :		
	Rete principale e stretto di Messina . . . . .	7.257.931.113,84	
	Ferrovie Secondarie Sicule . . . . .	11.335.061,40	7.269.266.175,24
§ 2	Introiti indiretti. . . . .		116.169.395,83
§ 3	Introiti per rimborsi di spese . . . . .		248.542.659,28
		<b>Totale entrate di esercizio . . .</b>	<b>7.633.978.230,35</b>
§ 4	Entrate eventuali . . . . .		172.667.038,67
		<b>Totale entrate . . .</b>	<b>7.806.645.269,02</b>
	Disavanzo della gestione. . . . .		8.124.672.752,12
		<b>Totale a pareggio . . .</b>	<b>15.931.318.021,14</b>

ordinaria Entrate e Spese (al netto).  
e seguenti, Parte II, Capo X)

conto della parte  
relazione a pag. 12

7.269.266.175,24

116.169.385,53

243.542.639,52

7.633.978.230,55

172.667.039,52

7.806.645.399,52

8.124.672.732,52

15.931.318.021,14

## S P E S A

Sez. I					
§ 1	Direzione Generale . . . . .	Personale	356.370.053,79	387.015.726,39	
	Id. . . . .	Diverse	30.645.672,60		
§ 2	Movimento . . . . .	Personale	3.117.398.480,06	3.338.285.561,02	
	Id. . . . .	Diverse	220.887.080,96		
§ 3	Commerciale e del Traffico . . . . .	Personale	118.480.712,64	157.378.075,69	
	Id. . . . .	Diverse	38.897.363,05		
§ 4	Materiale e Trazione . . . . .	Personale	1.321.204.335,14	4.085.782.973,28	
	Id. . . . .	Diverse	2.764.578.638,14		
§ 5	Lavori e Costruzioni . . . . .	Personale	1.631.774.032,84	2.749.376.198,69	
	Id. . . . .	Diverse	1.117.602.165,85		
§ 6	Linee secondarie a scartamento ridotto (Gruppo Sicilia) . . . . .	Personale	39.205.762,66	109.505.488,78	
	Id. . . . .	Diverse	70.299.726,12		
§ 7	Stretto di Messina . . . . .	Personale	19.108.996,80	22.001.096,63	
	Id. . . . .	Diverse	2.892.099,83		
§ 8	Spese generali dell'Amministrazione:			3.706.487.275,74	
	Attinenti al personale . . . . .		3.234.473.941,24		
	Diverse . . . . .		472.013.334,50		
§ 9	Servizi secondari . . . . .			3.186.452,46	
				Totale spese di esercizio . . .	14.559.018.848,68
Sez. II	SPESE COMPLEMENTARI . . . . .			718.000.000 —	
Sez. III	Totale spese di esercizio e complementari . . .			15.277.018.848,68	
§ 1	SPESE ACCESSORIE ATTINENTI ALL'AZIENDA FERROVIARIA . . . . .			654.299.172,46	
§ 2	SPESE ACCESSORIE ESTRANEE ALL'AZIENDA FERROVIARIA . . . . .			—	
				Totale spese . . .	15.931.318.021,14

## Elenco delle partite detratte per ridurre

## ENTRATA

CAPITOLI	Consuntivo al lordo	Importo delle detrazioni	Consuntivo al netto	Capitoli della spesa da cui è stata eseguita corrispondente detrazione
<b>SEZIONE I. — PRODOTTI DEL TRAFFICO E PROVENTI DIVERSI.</b>				
<b>§ 1. — PRODOTTI DEL TRAFFICO.</b>				
1. — Prodotti della rete principale e dello stretto di Messina . . . . .	7.257.931.113,84	—	7.257.931.113,84	—
2. — Prodotti delle ferrovie secondarie Sicule . . . .	11.335.061,40	—	11.335.061,40	—
<b>Totale prodotti del traffico . . .</b>	<b>7.269.266.175,24</b>	<b>—</b>	<b>7.269.266.175,24</b>	
<b>§ 2. — INTROITI INDIRETTI.</b>				
3. — Redditi patrimoniali . . . . .	25.695.459,36	—	25.695.459,36	—
4. — Telegrammi privati . . . . .	696.550,11	—	696.550,11	—
5. — Noli attivi di materiale rotabile in servizio cumu- lativo . . . . .	5.650.979,57	5.650.979,57	—	5
6. — Corrispettivi per l'esercizio dei binari di raccordo e nolo di materiali diversi dell'Amministrazione ferroviaria . . . . .	45.251.266,20	—	45.251.266,20	—
7. — Prodotti per servizi accessori . . . . .	5.866.608,97	749.762,47	5.116.846,50	49 a-b-c-d
8. — Dividendi derivanti da partecipazioni azionarie .	—	—	—	—
9. — Proventi della gestione delle Centrali elettriche .	—	—	—	—
10. — Introiti indiretti delle ferrovie secondarie Sicule	25.709,95	—	25.709,95	—
11. — Utili di magazzino . . . . .	56.958.401,83	17.574.838,12	39.383.563,71	46-a
<b>Totale introiti indiretti . . .</b>	<b>140.144.975,99</b>	<b>23.975.580,16</b>	<b>116.169.395,83</b>	

al netto il bilancio della Parte ordinaria.

## S P E S A

CAPITOLI	Consuntivo al lordo	Importo delle detrazioni	Consuntivo al netto	Capitoli dell'entrata da cui è stata eseguita corrispondente detrazione
<b>SEZIONE I. — SPESE D'ESERCIZIO DELLA RETE FERROVIARIA E DELLO STRETTO DI MESSINA.</b>				
<b>SPESE DEI SERVIZI</b>				
<b>(DA § 1 A § 7).</b>				
1. — Direzione Generale — Personale . . . . .	357.183.091,25	813.037,46	356.370.053,79	14
2. — Id. — Forniture, spese ed acquisti	31.828.402,29	1.182.729,69	30.645.672,60	14-16
3. — Servizio Movimento — Personale . . . . .	3.121.620.242,50	4.221.762,44	3.117.398.480,06	14
4. — Id. — Forniture, spese ed acquisti	206.493.472,52	2.191.979,30	204.301.493,22	14-16
5. — Id. — Noli passivi di materiale ro- tabile in servizio cumu- lativo . . . . .	22.236.567,31	5.650.979,57	16.585.587,74	5
6. — Servizio Commerciale e del Traffico — Personale . .	119.982.711,89	1.501.999,25	118.480.712,64	14
7. — Id. — Forniture, spese ed acquisti.	7.378.861,46	515.338,80	6.863.522,66	14-16
8. — Id. — Indennizzi per perdite, avarie, ritardata resa, ecc. .	40.564.216,17	8.530.375,78	32.033.840,39	14
9. — Servizio Materiale e Trazione — Personale . . . .	1.325.357.725,67	4.153.390,53	1.321.204.335,14	14
10. — Id. — Forniture, spese ed acquisti.	1.683.732.476,89	19.153.838,75	1.664.578.638,14	14-16
11. — Id. — Manutenzione materiale ro- tabile. . . . .	1.100.000.000 —	—	1.100.000.000 —	—
12. — Servizio Lavori e Costruzioni — Personale . . . .	1.638.251.543,21	6.477.510,37	1.631.774.032,84	14
13. — Id. — Forniture, spese ed acquisti.	267.223.618,20	4.639.982,11	262.583.636,09	14-16
14. — Id. — Manutenzione della linea . .	700.000.000 —	12.635.535,42	687.364.464,58	14-16
15. — Id. — Lavori straordinari dipen- denti dalla guerra . . . . .	167.654.065,18	—	167.654.065,18	—
16. — Linee secondarie a scartamento ridotto (Gruppo Sicilia) — Personale . . . . .	39.215.727,18	9.964,52	39.205.762,66	15
17. — Id. Id. — Forniture, spese ed acquisti.	20.572.493,27	233.661,83	20.338.831,44	15-16
18. — Id. Id. — Manutenzione materiale ro- tabile . . . . .	20.000.000 —	—	20.000.000 —	—
19. — Id. Id. — Manutenzione della linea .	30.000.000 —	39.105,32	29.960.894,68	16
20. — Navigazione dello stretto di Messina — Personale.	19.108.996,80	—	19.108.996,80	—
21. — Id. Id. Id. — Forniture, spese ed acquisti . . . . .	2.994.131,38	102.031,55	2.892.099,83	14-16
<b>Totale . . .</b>	<b>10.921.398.343,17</b>	<b>72.053.222,69</b>	<b>10.849.345.120,48</b>	

## Elenco delle partite detratte per ridurre

## ENTRATA

CAPITOLI	Consuntivo al lordo	Importo delle detrazioni	Consuntivo al netto	Capitoli della spesa da cui è stata eseguita corrispondente detrazione
<b>§ 3. — INTROITI PER RIMBORSI DI SPESE.</b>				
12. — Trasporti e prestazioni a rimborso di spesa . .	9.569.893,57	—	9.569.893,57	—
13. — Ricuperi di carattere generale . . . . .	279.632.505,69	63.774.041,82	215.858.463,87	25-29-34-38 43-47d
14. — Ricuperi dei Servizi . . . . .	52.507.891,54	52.507.891,54	—	1-9-3-4-6-7-8 9-10-12-13-14 20-21
15. — Introiti a rimborso di spese delle ferrovie secondarie Sicule . . . . .	237.183,42	237.183,42	—	16-17
16. — Versamento in conto esercizio al magazzino, da parte dei Servizi, di materiali fuori uso od esu- beranti . . . . .	13.657.168,16	13.657.168,16	—	2-4-7-10-13 14-17-19-21
17. — Contributo di altre Amministrazioni nelle spese per le stazioni di uso comune . . . . .	3.627.360,60	3.627.360,60	—	39
18. — Compensi dovuti da Amministrazioni ferroviarie estere per l'esercizio di tronchi di confine . .	6.713.539,14	—	6.713.539,14	—
19. — Interessi a carico della gestione delle case econo- miche per i capitali forniti dall'Amministra- zione . . . . .	19.223.136,50	19.223.136,50	—	50
20. — Canone a carico del « Dopolavoro ferroviario » per la sede di Roma . . . . .	372.000 —	360.000 —	12.000 —	51
21. — Interessi a carico della gestione delle Centrali elettriche . . . . .	16.388.762,70	—	16.388.762,70	—
Totale introiti per rimborsi di spese . . .	401.929.441,32	153.386.782,04	248.542.659,28	
Totale entrate ordinarie d'esercizio . . .	7.811.340.592,55	177.362.362,20	7.633.978.230,35	

Segue : ALLEGATO N. 44.

al netto il bilancio della Parte ordinaria.

S P E S A				
C A P I T O L I	Consuntivo al lordo	Importo delle detrazioni	Consuntivo al netto	Capitoli dell'entrata da cui è stata eseguita corrispondente detrazione
<b>§ 8. — SPESE GENERALI.</b>				
Attinenti al personale :				
22. - Contributo al Fondo pensioni e sussidi . . . . .	939.740.172,40	—	939.740.172,40	—
23. - Contributo al Fondo speciale per le pensioni agli agenti aventi diritto, ecc. . . . .	5.683.873,86	—	5.683.873,86	—
24. - Contributo per l'assicurazione del personale sussidiario e contrattista presso l'Istituto Nazionale delle Assicurazioni . . . . .	29.012.638,08	—	29.012.638,08	—
25. - Spese per assegni e indennità diverse al personale.	1.779.666.616,10	30.157.486,83	1.749.509.129,27	13-f-g
26. - Gratificazioni al personale . . . . .	7.342.675,62	—	7.342.675,62	—
27. - Premi di operosità al personale . . . . .	11.775.951,89	—	11.775.951,89	—
28. - Oblazioni e sussidi al personale . . . . .	13.977.593,44	—	13.977.593,44	—
28-bis. - Sussidi e provvidenze al personale in dipendenza della guerra . . . . .	12.196.805,89	2.634.004,45	9.562.801,44	13-e
29. - Spese per il servizio sanitario . . . . .	1.451.700 —	—	1.451.700 —	—
30. - Contributo per il « Dopolavoro ferroviario » . . . . .	6.739.925,40	—	6.739.925,40	—
31. - Spese per il personale addetto al servizio degli autoveicoli . . . . .	450.498.025,08	—	450.498.025,08	—
31-bis. - Contributo per la sanitaria dell'I.N.P.C.C. . . . .	9.179.454,76	—	9.179.454,76	—
Totale spese generali attinenti al personale . . . . .	3.267.265.432,52	32.791.491,28	3.234.473.941,24	
Diverse :				
32. - Avvisi, orari e pubblicazioni diverse . . . . .	12.900.924,64	—	12.900.924,64	—
33. - Imposte e tasse . . . . .	16.404.568,43	—	16.404.568,43	—
34. - Spese giudiziali e contenziose . . . . .	1.350.709,80	99.815,66	1.250.894,14	13-d
35. - Affitto, adattamento e riparazione locali privati per uso d'ufficio e di magazzino . . . . .	10.260.610,95	—	10.260.610,95	—
36. - Indennizzi per danni alle persone e alle proprietà.	15.820.906,11	—	15.820.906,11	—
37. - Provvigioni e compensi alle agenzie italiane ed estere . . . . .	—	—	—	—
38. - Spese per la sorveglianza dei trasporti . . . . .	164.612.383,01	155.497,45	164.456.885,56	13-h
39. - Contributo dell'Amministrazione nelle spese per le stazioni di uso comune . . . . .	16.287.640 —	3.627.360,60	12.660.279,40	17
40. - Compensi ad altre Amministrazioni per i servizi coi loro treni e per i servizi su tronchi in esercizio speciale . . . . .	3.130.546,30	—	3.130.546,30	—
41. - Compensi corrisposti ad Imprese assuntrici di tra- sporti in sostituzione di servizi ferroviari . . . . .	3.498.861 —	—	3.498.861 —	—
42. - Compensi corrisposti ad Amministrazioni ferro- viarie estere per l'esercizio di tronchi di confine . . . . .	—	—	—	—
43. - Forniture e spese diverse per l'esercizio e la manu- tenzione degli autoveicoli . . . . .	55.880.571,18	372.662,67	55.507.908,51	13-i
44. - Contributo dell'Amministrazione per interessi sui capitali per acquisto e costruzione case econo- miche . . . . .	1.193.401,09	—	1.193.401,09	—
45. - Spese casuali . . . . .	520.103,60	—	520.103,60	—
46. - Addebiti per cali, deprezzamenti e perdite giustifi- cate nelle scorte di magazzino e danni per am- manchi di materie e perdite di somme e valori.	17.980.840,12	17.609.243,90	371.596,22	11-25
47. - Spese diverse . . . . .	226.620.347,22	52.584.498,67	174.035.848,55	13-l, 22-b-c-e
Totale spese generali diverse . . . . .	546.462.413,45	74.449.078,95	472.013.334,50	
Totale spese generali . . . . .	3.813.727.845,97	107.240.570,23	3.706.487.275,74	

## Elenco delle partite detratte per ridurre

<b>ENTRATA</b>				
CAPITOLI	Consuntivo al lordo	Importo delle detrazioni	Consuntivo al netto	Capitoli della spesa da cui è stata eseguita corrispondente detrazione
<b>§ 4. — ENTRATE EVENTUALI.</b>				
22. — Proventi eventuali . . . . .	191.646.962,58	22.229.923,91	169.417.038,67	47-a-b-d
25. — Ricuperi di crediti verso funzionari ed agenti dell'Amministrazione per ammanchi, perdite, ecc.	34.405,78	34.405,78	—	46-b
26. — Economie verificatesi nella gestione dei residui passivi ad integrazione del prodotto netto . .	3.250.000 —	—	3.250.000 —	—
Totale . . .	194.931.368,36	22.264.329,69	172.667.038,67	
27. — Sovvenzione del Tesoro per colmare il disavanzo della gestione . . . . .	8.124.672.752,12	—	8.124.672.752,12	
Totale entrate eventuali . . .	8.319.604.120,48	22.264.329,69	8.297.339.790,79	
<b>SEZIONE II. — INTROITI CON SPECIALE DESTINAZIONE A REINTEGRO DEI CORRISPONDENTI CAPITOLI DI SPESA.</b>				
29/28. — Concorso di enti pubblici o privati nei lavori per riparare e prevenire danni di forza maggiore .	5.824.363,46	5.824.363,46	—	52
30/29. — Versamento a magazzino di materiali provenienti da lavori per riparare e prevenire danni di forza maggiore . . . . .	8.811,34	8.811,34	—	52
31/30. — Versamento a magazzino di materiali provenienti dal rinnovamento della parte metallica dell'armamento . . . . .	6.033.337,35	6.033.337,35	—	53
32/31. — Introiti a reintegro del capitolo di spesa per il rinnovamento del materiale rotabile e delle navi traghetto . . . . .	384.320 —	384.320 —	—	54
33/32. — Concorsi e ricavi inerenti a lavori in conto migliori alle linee ed agli impianti . . . . .	3.311,64	3.311,64	—	55
34/33. — Introiti a reintegro di capitoli di spesa delle ferrovie secondarie a scartamento ridotto (Gruppo Sicilia) . . . . .	27.824,42	27.824,42	—	56-b
Totale introiti a reintegro di spese . .	12.281.968,21	12.281.968,21	—	
Totale entrata da riportarsi . .	16.143.226.681,24	211.908.660,10	15.931.318.021,14	

al netto il bilancio della Parte ordinaria.

## S P E S A

CAPITOLI	Consuntivo al lordo	Importo delle detrazioni	Consuntivo al netto	Capitoli dell'entrata da cui è stata eseguita corrispondente detrazione
<b>§ 9. — SERVIZI SECONDARI.</b>				
49. — Servizi accessori ad impresa o in economia . . . .	831.396,19	749.762,47	81.633,72	7-b-c-d-e-f
50. — Annualità per la ricostituzione dei capitali mutuati per acquisto e costruzione case economiche per i ferrovieri . . . . .	22.280.512,19	19.223.136,50	3.057.375,69	19
51. — Annualità per la ricostituzione in 50 anni del capitale mutuato dal Fondo pensioni e sussidi per la costruzione della sede del «Dopolavoro ferroviario» in Roma . . . . .	407.443,05	360.000 —	47.443,05	20-a
Totale servizi secondari . . .	23.519.351,43	20.332.898,97	3.186.452,46	
Totale spese ordinarie d'esercizio . . .	14.758.645.540,57	199.626.691,89	14.559.018.848,68	
<b>SEZIONE II. — SPESE COMPLEMENTARI.</b>				
52. — Lavori per riparare e prevenire danni di forza maggiore . . . . .	70.833.174,80	5.833.174,80	65.000.000 —	29/28-30/29
53. — Rinnovamento della parte metallica dell'armamento . . . . .	121.033.337,35	6.033.337,35	115.000.000 —	31/30
54. — Rinnovamento del materiale rotabile . . . . .	363.384.320 —	384.320 —	363.000.000 —	32/31
55. — Migliorie ed aumenti di carattere patrimoniale alle linee ed agli impianti a carico dell'esercizio	165.003.311,64	3.311,64	165.000.000 —	33/32
56. — Spese complementari delle ferrovie secondarie a scartamento ridotto (gruppo Sicilia) . . . . .	10.027.824,42	27.824,42	10.000.000 —	34/33-c
Totale spese complementari . . . .	730.281.968,21	12.281.968,21	718.000.000 —	



## Elenco delle partite detratte per ridurre

<b>ENTRATA</b>				
<b>CAPITOLI</b>	<b>Consuntivo al lordo</b>	<b>Importo delle detrazioni</b>	<b>Consuntivo al netto</b>	<b>Capitoli della spesa da cui è stata eseguita corrispondente detrazione</b>
Riporto . . .	16.143.226.681,24	211.908.660,10	15.931.318.021,14	
Totale entrata . . .	16.143.226.681,24	211.908.660,10	15.931.318.021,14	

al netto il bilancio della Parte ordinaria.

S P E S A				
C A P I T O L I	Consuntivo al lordo	Importo delle detrazioni	Consuntivo al netto	Capitoli dell'entrata da cui è stata eseguita corrispondente detrazione
<b>SEZIONE III. — SPESE ACCESSORIE.</b>				
<b>§ 1. — SPESE ACCESSORIE ATTINENTI ALL'AZIENDA FERROVIARIA.</b>				
57. — Annualità dovuta al Tesoro per interessi ed ammortamento . . . . .	517.512.728,44	—	517.512.728,44	—
59. — Annualità dovuta al Consorzio di Credito per le Opere Pubbliche per i fondi da esso mutuati per le spese di nuove elettrificazioni . . . . .	93.683.662,50	—	93.683.662,50	—
64. — Assegno al Fondo di riserva per le spese impreviste.	20.000.000 —	—	20.000.000 —	24
65. — Noleggio di materiale rotabile per insufficienza di dotazione . . . . .	—	—	—	—
66. — Contributo per le spese della Corte dei Conti . . .	120.000 —	—	120.000 —	—
67. — Interessi a favore del fondo di rinnovamento impianti e macchinari delle Centrali elettriche .	13.549.290,49	—	13.549.290,49	—
68. — Restituzione di multe inflitte per ritardata consegna di materiali o per ritardata ultimazione di lavori, ecc. . . . .	5.458.108,57	—	5.458.108,57	—
70. — Annualità dovute a terzi per interessi ed ammortamenti a rimborso di spese sostenute . . . .	3.975.382,46	—	3.975.382,46	—
<b>Totale spese accessorie attinenti all'Azienda ferroviaria .</b>	<b>654.299.172,46</b>	<b>—</b>	<b>654.299.172,46</b>	
<b>Totale spese . . .</b>	<b>16.143.226.681,24</b>	<b>211.908.660,10</b>	<b>15.931.318.021,14</b>	

ALLEGATO N. 45.

## Sviluppo, per articoli, dei capitoli della Entrata e della Spesa 1944-45 e confronto col 1943-1944

(Vedere Relazione a pag. 128 e seguenti, Parte II, Capo X)

E N T R A T E	1944-45	1943-44
<b>SEZIONE I. — ENTRATE DI ESERCIZIO.</b>		
<b>§ 1. — PRODOTTI DEL TRAFFICO.</b>		
<b>1. — Rete principale e stretto di Messina :</b>		
Viaggiatori . . . . .	2.219.122.344,15	3.009.865.864,72
Bagagli e cani . . . . .	17.327.051,39	41.711.711,97
Merci a G. V. . . . .	190.436.765,69	214.967.858,06
Merci a P. V. . . . .	4.831.044.952,61	3.249.802.897,13
Totale . . .	7.257.931.113,84	6.516.348.331,88
<b>2. — Ferrovie secondarie Sicule :</b>		
Viaggiatori . . . . .	9.496.152,40	6.420.931 —
Bagagli e cani . . . . .	19.037,75	7.981,22
Merci a G. V. . . . .	246.889,30	132.502,66
Merci a P. V. . . . .	1.572.981,95	2.347.606,94
Totale . . .	11.335.061,40	8.909.021,82
Totale prodotti del traffico . . .	7.269.266.175,24	6.525.257.353,70
<b>§ 2. — INTROITI INDIRETTI.</b>		
<b>3. — Redditi patrimoniali :</b>		
Pigioni di locali . . . . .	13.868.358,64	16.196.269,95
Affitto di terreni, di aree di deposito e vendita di prodotti del suolo . . . . .	2.820.555,89	2.439.813,43
Da riportarsi . . .	16.688.914,53	18.636.083,38

Segue: ALLEGATO N. 45.

ENTRATE	1944-45	1943-44
<i>Riporto . . .</i>	<b>16.688.914,53</b>	18.636.083,38
<i>Segue: Redditi patrimoniali:</i>		
Concessioni di caffè, spacci e affitti relativi . . . . .	7.453.909,80	8.991.115,61
Canoni per pedaggi, attraversamenti e accessi speciali . . . . .	1.093.220,92	1.649.299,25
Diversi . . . . .	459.414,11	785.133,98
<b>Totale . . .</b>	<b>25.695.459,36</b>	30.061.632,22
4. - Telegrammi privati . . . . .	696.550,11	673.796,80
5. - Noli attivi di materiale rotabile in servizio cumulativo . . . . .	—	—
6. - Corrispettivi per l'esercizio dei binari di raccordo e nolo materiali diversi della Amministrazione ferroviaria:		
Corrispettivi per l'esercizio dei binari di raccordo e per carico e scarico in punti determinati . . . . .	33.949.528,82	44.083.689,63
Nolo di materiali diversi . . . . .	11.301.737,38	25.577.697,09
<b>Totale . . .</b>	<b>45.251.266,20</b>	69.661.386,72
7. - <i>Prodotti per servizi accessori:</i>		
Tasse per deposito bagagli . . . . .	3.677.190 —	8.084.347,30
Introiti della rivendita di libri e giornali . . . . .	765.010 —	360.000 —
Introiti per noleggio cuscini . . . . .	—	9.900 —
Biglietti d'ingresso nelle stazioni . . . . .	560.036 —	1.386.255,99
Diversi . . . . .	114.610,50	284.208,65
<b>Totale . . .</b>	<b>5.116.846,50</b>	10.124.711,94
8. - Dividendi derivanti da partecipazioni azionarie . . . . .	—	5.680.800 —
9. - Proventi per la cessione a terzi di energia elettrica . . . . .	—	6.500.000 —
10. - Introiti indiretti delle ferrovie secondarie Sicule . . . . .	25.709,95	98.732,44
11. - Utili di magazzino . . . . .	39.383.563,71	53.300.221,96
<b>Totale introiti indiretti .</b>	<b>116.169.395,83</b>	176.101.282,08

Segue: ALLEGATO N. 45.

E N T R A T E	1944-45	1943-44
<b>§ 3. — INTROITI PER RIMBORSI DI SPESE.</b>		
<b>12. — Trasporti e prestazioni a rimborso di spesa :</b>		
Trasporti per il servizio postale . . . . .	<b>149.758,70</b>	<b>3.600.343,20</b>
Trasporti per lavori e forniture in conto patrimoniale e in conto terzi . . . .	<b>9.402.603,27</b>	<b>3.859.220,76</b>
Ammagliature, imballaggi ed altre prestazioni delle agenzie doganali . . . . .	<b>17.531,60</b>	<b>88.914,05</b>
Diverse . . . . .	—	<b>23.084,40</b>
Totale . . . . .	<b>9.569.893,57</b>	<b>7.571.562,41</b>
<b>13. — Ricuperi di carattere generale :</b>		
Studi, dirigenza e sorveglianza di lavori e provviste di carattere patrimoniale	<b>205.970.188,48</b>	<b>19.667.764,65</b>
Studi, dirigenza e sorveglianza di lavori e provviste per conto di altre Amministrazioni dello Stato e di terzi . . . . .	<b>9.701.853,01</b>	<b>7.112.011,73</b>
Prestazioni per altre ferrovie . . . . .	<b>186.422,38</b>	<b>372.200,15</b>
Ricuperi diversi . . . . .	—	<b>22.966.110,94</b>
Totale . . . . .	<b>215.858.463,87</b>	<b>50.118.087,47</b>
<b>17. — Contributo di altre Amministrazioni nelle spese per le stazioni di uso comune .</b>	—	—
<b>18. — Compensi dovuti da Amministrazioni ferroviarie estere per l'esercizio di tronchi di confine . . . . .</b>	<b>6.713.539,14</b>	<b>104.990 —</b>
<i>da riportarsi . . . . .</i>	<b>232.141.896,58</b>	<b>57.794.639,88</b>

Segue: ALLEGATO N. 45.

ENTRATE	1944-45	1943-44
<i>Riporto</i> . . .	232.141.896,58	57.794.639,88
<i>Segue: Ricuperi di carattere generale:</i>		
20. - Canone a carico del « Dopolavoro ferroviario » per la Sede di Roma:		
Rimborso spese d'amministrazione . . . . .	12.000 —	12.000 —
21. - Interessi a carico della gestione delle Centrali elettriche . . . . .	16.388.762,70	16.388.762,70
Totale introiti per rimborsi di spese . . .	248.542.659,28	74.195.402,58
Totale Entrate di Esercizio . . .	7.633.978.230,35	6.775.554.038,36
§ 4. — ENTRATE EVENTUALI.		
22. - <i>Proventi eventuali:</i>		
Interessi sulle somme versate in conto corrente alla Tesoreria Centrale . . . .	141.681.681,50	10.202.272,30
Interessi a debito di Ditte, Imprese, Agenzie, ecc. . . . .	—	4.663.177,75
Multe inflitte per ritardata consegna di materiali o per ritardata ultimazione di lavori, ecc. . . . .	4.500.361,62	2.228.373,80
Differenze di cambio . . . . .	23.234.995,55	2.964.473,13
Diversi . . . . .	—	8.746.674,89
Totale . . .	169.417.038,67	28.804.971,87
26. - Economie verificatesi nella gestione dei residui passivi ad integrazione del prodotto netto . . . . .	3.250.000 —	—
Totale . . .	172.667.038,67	28.804.971,87
27. - Sovvenzione del Tesoro per colmare il disavanzo della gestione . . . . .	8.124.672.752,12	2.256.223.632,58
Totale entrate eventuali . .	8.297.339.790,79	2.285.028.604,45
Totale delle Entrate .	15.931.318.021,14	9.060.582.642,81

Segue: ALLEGATO N. 45.

E N T R A T E	1944-45	1943-44
<b>RIASSUNTO.</b>		
Prodotti del traffico . . . . .	<b>7.269.266.175,24</b>	<b>6.525.257.353,70</b>
Introiti indiretti . . . . .	<b>116.169.395,83</b>	<b>176.101.282,08</b>
Introiti per rimborsi di spese . . . . .	<b>248.542.659,28</b>	<b>74.195.402,58</b>
Totale Entrate di Esercizio . . .	<b>7.633.978.230,35</b>	<b>6.775.554.038,36</b>
Entrate eventuali . . . . .	<b>172.667.038,67</b>	<b>28.804.971,87</b>
Totale . . .	<b>7.806.645.269,02</b>	<b>6.804.359.010,23</b>
Sovvenzione del Tesoro per colmare il disavanzo della gestione . . . . .	<b>8.124.672.752,12</b>	<b>2.256.223.632,58</b>
Totale generale dell'Entrata . . .	<b>15.931.318.021,14</b>	<b>9.060.582.642,81</b>

Segue: ALLEGATO N. 45.

S P E S E	1944-45	1943-44
<b>SEZIONE I. — SPESE DI ESERCIZIO.</b>		
<b>§ 1. — DIREZIONE GENERALE</b>		
<b>1. — Personale :</b>		
Uffici centrali ed uffici distaccati . . . . .	301.248.291,74	117.434.361,89
Magazzini ed agenzie . . . . .	55.121.762,05	21.760.340,32
Totale spese di personale . .	356.370.053,79	139.194.702,21
<b>2. — Forniture, spese ed acquisti :</b>		
<b>Uffici centrali ed uffici distaccati :</b>		
Stampati, cancelleria, illuminazione e riscaldamento . . . . .	10.857.963,08	3.093.220,62
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario . . . . .	2.633.032 —	1.064.220,80
Spese per altri titoli diversi . . . . .	6.555.790,40	2.736.273,15
Totale . . .	20.046.785,48	6.893.714,57
<b>Magazzini ed agenzie :</b>		
Stampati, cancelleria, illuminazione e riscaldamento . . . . .	703.560,12	423.930,43
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario . . . . .	419.660 —	101.200,33
Spese per altri titoli diversi . . . . .	9.475.667 —	4.908.109,50
Totale . . .	10.598.887,12	5.433.240,26
Totale forniture spese ed acquisti . . .	30.645.672,60	12.326.954,83
Totale Direzione Generale . . .	387.015.726,39	151.521.657,04



Segue: ALLEGATO N. 45.

S P E S E	1944-45	1943-44
<b>§ 2. — SERVIZIO MOVIMENTO.</b>		
<b>3. — Personale :</b>		
Servizio centrale, Sezioni e Riparti . . . . .	212.400.410,06	114.234.000,42
Stazioni . . . . .	2.273.281.128 —	1.317.720.340,13
Depositi del personale viaggiante . . . . .	631.716.942 —	364.830.920,54
Totale spese di personale . .	<b>3.117.398.480,06</b>	<b>1.796.785.261,09</b>
<b>4. — Forniture, spese ed acquisti :</b>		
Servizio centrale, Sezioni e Riparti :		
Stampati, cancelleria, illuminazione e riscaldamento . . . . .	10.212.102,40	2.270.612,60
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario . . . . .	2.823.226,60	812.530,48
Spese per altri titoli diversi . . . . .	4.719.291 —	1.673.650,90
Totale . . .	<b>17.754.620 —</b>	<b>4.756.793,98</b>
Stazioni :		
Stampati e cancelleria . . . . .	7.040.261 —	3.919.634,60
Illuminazione e riscaldamento . . . . .	15.161.233,60	10.913.120,60
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario . . . . .	3.235.120 —	2.230.913,93
Manovre ed altri servizi di stazione appaltati . . . . .	130.323.306 —	143.112.196,22
Spese per altri titoli diversi . . . . .	9.131.010 —	8.489.273,44
Spese diverse per gli autocarrelli per manovre . . . . .	323.300 —	826.313,70
Totale . . . .	<b>165.214.230,60</b>	<b>169.491.452,49</b>
Depositi del personale viaggiante :		
Stampati, cancelleria, illuminazione e riscaldamento . . . . .	422.160,30	545.170,13
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario . . . . .	201.391 —	130.013,22
Spese per altri titoli diversi . . . . .	3.495.679,30	2.168.292,33
Totale . . . .	<b>4.119.230,60</b>	<b>2.843.475,68</b>

Segue: ALLEGATO N. 45.

S P E S E	1944-45	1943-44
<i>Segue: Forniture, spese ed acquisti:</i>		
Convogli:		
Illuminazione dei convogli, ad olio e sussidiaria . . . . .	94.730 —	163.112,29
Ricambio e riparazione copertoni ed attrezzi . . . . .	17.107.422,02	14.266.450,95
Spese per altri titoli diversi . . . . .	11.260 —	2.872 —
Totale . . . . .	17.213.412,02	14.432.435,24
Totale forniture, spese ed acquisti . . . . .	204.301.493,22	191.524.157,39
5. - Noli passivi di materiale rotabile in servizio cumulativo . . . . .	16.585.587,74	91.504.113,17
Totale spese diverse . . . . .	220.887.080,96	283.028.270,56
Totale Servizio Movimento . . . . .	3.338.285.561,02	2.079.813.531,65
§ 3. — SERVIZIO COMMERCIALE E DEL TRAFFICO.		
6. - <i>Personale:</i>		
Servizio centrale, Sezioni e Riparti . . . . .	77.193.612 —	35.739.212,23
Controlli prodotti . . . . .	41.287.100,64	27.599.276,64
Totale spese di personale . . . . .	118.480.712,64	63.338.488,87
7. - <i>Forniture, spese ed acquisti:</i>		
Servizio centrale, Sezioni e Riparti:		
Stampati, cancelleria, illuminazione e riscaldamento . . . . .	4.240.913,40	823.120,10
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario. . . . .	395.208,02	107.134,28
Spese per altri titoli diversi . . . . .	1.410.184 —	561.213,40
Totale . . . . .	6.046.305,42	1.491.467,78

Segue: ALLEGATO N. 45.

S P E S E	1944-45	1943-44
<i>Segue: Forniture, spese ed acquisti:</i>		
Controlli prodotti:		
Stampati, cancelleria, illuminazione e riscaldamento . . . . .	113.160,90	483.251,24
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario . . . . .	101.761,34	68.521,75
Spese per altri titoli diversi . . . . .	602.295 —	711.755,19
Totale . . .	817.217,24	1.263.528,18
Totale forniture, spese ed acquisti . . .	6.863.522,66	2.754.995,96
8. — Indennizzi per perdite, avarie, ritardata resa di spedizioni, ecc. . . . .	32.033.840,39	57.387.913,59
Totale spese diverse . . .	38.897.363,05	60.142.909,55
Totale Servizio Commerciale e del Traffico . . .	157.378.075,69	123.481.398,42
<b>§ 4. — SERVIZIO MATERIALE E TRAZIONE</b>		
9. — <i>Personale:</i>		
Servizio centrale, Sezioni e Riparti . . . . .	150.126.606,28	70.626.114,31
Locomozione a vapore (Dirigenza e servizio interno dei depositi locomotive e depositi combustibili, personale di condotta e personale addetto alla ventilazione delle gallerie) . . . . .	801.934.200,02	367.619.113,61
Locomozione elettrica (Dirigenza e servizio interno dei depositi e personale di condotta) . . . . .	268.260.186,84	163.813.114,80
Locomozione con motori a combustione interna (Dirigenza e servizio interno dei depositi e guidatori) . . . . .	2.335.120 —	1.152.171,28
Pulizia, verifica ed untura veicoli . . . . .	98.548.222 —	52.960.660,03
Totale spese di personale . . .	1.321.204.335,14	656.171.174,03
10. — <i>Forniture, spese ed acquisti:</i>		
Servizio centrale, Sezioni e Riparti:		
Stampati, cancelleria, illuminazione e riscaldamento . . . . .	7.899.780,33	3.290.130,40
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario . . . . .	1.150.733 —	310.432,11
Spese per altri titoli diversi . . . . .	1.325.307,18	3.880.411,21
Totale . . .	12.304.820,51	7.480.973,72

Segue: ALLEGATO N. 45.

S P E S E	1944-45	1943-44
<i>Segue: Forniture, spese ed acquisti:</i>		
<i>Locomozione a vapore:</i>		
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario .....	7.237.160 —	1.884.403,22
Combustibile .....	1.300.311.766,80	432.102.443,35
Materie per untura e illuminazione .....	33.829.218,20	20.444.137,10
<i>Forniture acqua per i rifornitori e pompatura:</i>		
Servizio in economia .....	8.237.512 —	4.264.044,11
Servizio appaltato .....	2.564.200 —	1.014.134,01
<i>Spese per altri titoli diversi:</i>		
Servizio in economia .....	15.426.184,33	721.040,35
Servizio appaltato .....	131.028.223,44	53.400.308,52
Totale.....	1.498.634.264,77	513.830.510,66
<i>Locomozione elettrica:</i>		
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario .....	287.160,30	21.428,18
Energia elettrica per la trazione dei treni .....	84.900.236,45	112.597.571,24
Materie per untura ed illuminazione.....	5.646.220,32	8.263.140,33
Materie per riscaldamento treni con carri riscaldatori.....	2.670.120,80	1.910.044,96
<i>Da riportarsi.....</i>	93.503.737,87	122.792.184,71

Segue: ALLEGATO N. 45.

S P E S E	1944-45	1943-44
<i>Riporto . . .</i>	<b>93.503.737,87</b>	122.792.184,71
<i>Segue: Forniture, spese ed acquisti:</i>		
<i>Spese per altri titoli diversi:</i>		
Servizio in economia . . . . .	3.731.980,80	2.006.220,18
Servizio appaltato . . . . .	12.013.491,53	4.617.400,97
<b>Totale . . .</b>	<b>109.249.210,20</b>	<b>129.415.805,86</b>
<i>Locomozione con motori a combustione interna:</i>		
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario . . . . .	91.982,63	9.059,35
Carburanti . . . . .	2.840.243,83	4.478.393,35
Materie grasse . . . . .	775.300 —	880.926,18
Spese per altri titoli diversi . . . . .	1.280.006,61	687.583,06
<b>Totale . . .</b>	<b>4.987.533,07</b>	<b>6.035.941,94</b>
<i>Veicoli:</i>		
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario . . . . .	1.641.113 —	549.320,12
Riscaldamento preventivo treni con impianti fissi . . . . .	1.530.012,26	2.204.320,33
<i>Pulizia ed untura veicoli:</i>		
Servizio in economia . . . . .	1.400.617 —	1.976.454,69
Servizio appaltato . . . . .	27.320.160,30	28.344.320,11
Indennizzi a privati ed a ferrovie per avarie ed ammanchi a veicoli . . . . .	6.097,43	214.521,64
Diverse . . . . .	7.504.809,60	4.635.862,74
<b>Totale . . .</b>	<b>39.402.809,59</b>	<b>37.924.799,63</b>
<b>Totale forniture, spese ed acquisti .</b>	<b>1.664.578.638,14</b>	<b>694.688.031,81</b>
<i>11. - Manutenzione del materiale rotabile:</i>		
Locomotive, tenders e automotrici a vapore . . . . .	355.745.713 —	191.330.349,96
Locomotive elettriche, elettromotrici ed elettrotreni . . . . .	65.961.606 —	75.617.064,04
Automotrici, autofurgoni ed autotreni con motori a combustione interna . . . . .	18.418.569,77	21.559.998,63
Carrozze (escluse le postali) . . . . .	70.214.350 —	108.927.341,98
<b>Da riportarsi . . .</b>	<b>510.340.238,77</b>	<b>397.434.754,61</b>

Segue: ALLEGATO N. 45.

S P E S E	1944-45	1943-44
<i>Riporto . . .</i>	<b>510.340.238,77</b>	397.434.754,61
<i>Segue: Manutenzione del materiale rotabile:</i>		
Bagagliai e veicoli postali . . . . .	15.539.301 —	19.884.591,01
Carri . . . . .	244.012.809,73	121.002.968,17
<b>Totale . . .</b>	<b>769.892.349,50</b>	538.322.313,79
Residui per ora non ripartibili . . . . .	330.107.650,50	161.677.686,21
<b>Totale manutenzione materiale rotabile . . .</b>	<b>1.100.000.000 —</b>	700.000.000 —
<b>Totale spese diverse . . .</b>	<b>2.764.578.638,14</b>	1.394.688.031,81
<b>Totale Servizio Materiale e Trazione . . .</b>	<b>4.085.782.973,28</b>	2.050.859.205,84
<b>§ 5. — SERVIZIO LAVORI E COSTRUZIONI.</b>		
<b>12. — Personale:</b>		
Servizio centrale, Sezioni, Uffici I. E. S. e Riparti . . . . .	358.066.156,81	165.366.073,78
Sorveglianza della linea . . . . .	79.462.930,20	43.029.812,60
Manutenzione della linea . . . . .	631.354.357,10	310.812.160,50
Manutenzione impianti di elettrificazione . . . . .	213.434.357,10	117.413.130,40
Operai . . . . .	349.436.231,63	156.618.290,17
<b>Totale spese di personale .</b>	<b>1.631.774.032,84</b>	793.239.467,45
<b>13. — Forniture, spese ed acquisti:</b>		
<b>Servizio centrale, Sezioni, Uffici I. E. S. e Riparti:</b>		
Stampati, cancelleria, illuminazione e riscaldamento . . . . .	14.040.312 —	5.712.165,05
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario . . . . .	2.390.120 —	791.110,21
Spese per altri titoli diversi . . . . .	8.964.133,15	6.772.312,83
<b>Totale . . .</b>	<b>25.394.565,15</b>	13.275.588,09

Segue : ALLEGATO N. 45.

S P E S E	1944-45	1943-44
Segue : <i>Forniture, spese ed acquisti</i> :		
Linea :		
Illuminazione e riscaldamento . . . . .	7.113.640 —	7.961.303,13
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario . . . . .	8.818.233,50	2.213.612,91
Materie di consumo diverse . . . . .	11.507.392 —	8.542.103,31
Sgombro neve . . . . .	20.110.691,33	8.717.190,62
Prestazioni fatte da terzi per la sorveglianza della linea ed altri servizi appaltati . . . . .	93.157.600,21	50.817.391,13
Servizi d'acqua :		
Servizio in economia . . . . .	12.272.133,28	7.447.109,21
Servizio appaltato . . . . .	786.230 —	683.107,10
Spese per altri titoli diversi . . . . .	20.233.260 —	8.643.130,15
Totale . . .	173.999.180,32	95.024.947,56
Impianti di elettrificazione :		
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario . . . . .	833.263 —	383.268,62
Diverse . . . . .	932.418 —	485.189,12
Totale . . .	1.765.681 —	868.457,74
Stazioni - Illuminazione . . . . .	15.362.200,62	7.203.160,91
Convogli - Illuminazione elettrica . . . . .	46.062.009 —	22.703.181,37
Totale forniture, spese ed acquisti . . .	262.583.636,09	139.175.335,67
14. - <i>Manutenzione della linea</i> :		
Corpo stradale, ponti, gallerie, ecc. . . . .	32.122.129,79	25.061.780,35
Lavori d'armamento di competenza delle squadre cantonieri, affidati a terzi, in appalto o cottimo . . . . .	216.720.130,63	94.260.505,12
Fabbricati e dipendenze . . . . .	116.827.212 —	55.924.104,12
<i>Da riportarsi</i> . . .	365.669.472,42	175.246.389,59

Segue : ALLEGATO N. 45.

S P E S E	1944-45	1943-44
<i>Riporto . . .</i>	<b>365.669.472,42</b>	175.246.389,59
<i>Segue : Manutenzione della linea :</i>		
Meccanismi fissi e condotte d'acqua . . . . .	2.728.200 —	4.630.190,12
Massicciata . . . . .	<b>32.112.314,33</b>	8.124.312,40
Traverse e legnami d'armamento . . . . .	4.896.261,57	3.390.100,12
Manutenzione degl'impianti di elettrificazione . . . . .	5.391.162 —	3.366.840,41
Manutenzione impianti telegrafici, telefonici ed altri impianti elettrici e di illuminazione, blocchi, apparati centrali di manovra, orologi, pesi e misure . . . . .	29.679.330 —	18.300.193,81
Manutenzione delle linee telegrafiche . . . . .	3.675.881,61	1.801.188,72
Totale . . . . .	<b>444.152.621,93</b>	214.859.215,17
Residui per ora non ripartibili . . . . .	<b>243.211.842,65</b>	174.678.306,21
Totale manutenzione della linea . . . . .	<b>687.364.464,58</b>	389.537.521,38
15. - Lavori straordinari dipendenti dalla guerra . . . . .	<b>167.654.065,18</b>	—
Totale spese diverse . . . . .	<b>1.117.602.165,85</b>	528.712.857,05
Totale Servizio Lavori e Costruzioni . . . . .	<b>2.749.376.198,69</b>	1.321.952.324,50
§ 6. — LINEE SECONDARIE A SCARTAMENTO RIDOTTO (GRUPPO SICILIA).		
16. - <i>Personale :</i>		
Servizio Movimento . . . . .	9.039.090,21	5.333.120,60
Servizio Commerciale e del Traffico . . . . .	447.193,43	146.409,57
Servizio Materiale e Trazione . . . . .	16.289.458,86	7.270.228,30
Servizio Lavori e Costruzioni . . . . .	13.430.020,16	5.930.449,62
Totale spese di personale . . . . .	<b>39.205.762,66</b>	18.680.208,09



Segue : ALLEGATO N. 45.

S P E S E	1944-45	1943-44
<b>17. - Forniture, spese ed acquisti :</b>		
Sezioni e Riparti :		
Movimento . . . . .	68.558,19	5.190,21
Commerciale e del Traffico . . . . .	91.837,82	6.118,46
Materiale e Trazione . . . . .	—	—
Lavori e Costruzioni . . . . .	296.180,49	52.976,15
Stazioni . . . . .	2.685.116 —	1.101.102,03
Depositi personale viaggiante . . . . .	58.407,79	14.103,55
Convogli . . . . .	6.113,60	17.936,40
Locomozione . . . . .	16.239.612,33	3.824.126,10
Linea . . . . .	877.420,60	567.842,71
Indennizzi . . . . .	15.584,62	2.831,65
Totale forniture, spese ed acquisti . .	20.338.831,44	5.592.227,26
<b>18. - Manutenzione del materiale rotabile . . . . .</b>	<b>20.000.000 —</b>	<b>5.000.000 —</b>
<b>19. - Manutenzione della linea . . . . .</b>	<b>29.960.894,68</b>	<b>6.967.620 —</b>
Totale spese diverse . . . . .	70.299.726,12	17.559.847,26
Totale Linee secondarie a scartamento ridotto (gruppo Sicilia) . . . .	109.505.488,78	36.240.055,35
<b>§ 7. — STRETTO DI MESSINA.</b>		
<b>20. - Personale . . . . .</b>	<b>19.106.996,80</b>	<b>7.004.528,46</b>
<b>21. - Forniture, spese ed acquisti :</b>		
Ufficio . . . . .	6.313,76	1.747,99
Navi-traghetto . . . . .	2.845.075,85	1.126.892,57
Manutenzione degli approdi . . . . .	40.710,22	11.939,40
Totale forniture, spese ed acquisti . . . .	2.892.099,83	1.140.579,96
Totale Stretto di Messina . . . . .	22.001.096,63	8.145.108,42

S P E S E	1944-45	1943-44
<b>§ 8. — SPESE GENERALI.</b>		
<b>ATTINENTI AL PERSONALE.</b>		
22. — Contributo al Fondo pensioni e sussidi . . . . .	939.740.172,40	760.027.361,30
23. — Contributo al Fondo speciale per le pensioni agli agenti aventi diritto al trattamento di previdenza del personale addetto ai pubblici servizi . . . . .	5.683.873,86	5.050.020,03
24. — Contributo per l'assicurazione del personale sussidiario e contrattista presso l'Istituto Nazionale delle Assicurazioni . . . . .	29.012.638,06	24.622.302,47
25. — Spese per assegni e indennità diverse al personale . . . . .	1.749.509.129,27	981.424.780,22
26. — Gratificazioni al personale . . . . .	7.342.675,62	7.694.904,91
27. — Premi di operosità al personale . . . . .	11.775.951,89	11.000.000 —
28. — Oblazioni e sussidi al personale . . . . .	13.977.593,44	5.969.100,55
28-bis. — Sussidi e provvidenze al personale in dipendenza della guerra . . . . .	450.498.025,06	—
29. — Spese per il servizio sanitario . . . . .	9.562.801,44	4.528.226,74
30. — Contributo per il «Dopolavoro ferroviario» . . . . .	1.451.700 —	2.037.960 —
31. — Spese per il personale addetto al servizio degli autoveicoli . . . . .	6.739.925,40	3.273.618,65
31-bis. — Contributo alla sanitaria dell'I.N.P.C.C. ecc. . . . .	9.179.454,76	—
Totale spese generali attinenti al personale . . .	3.234.473.941,24	1.805.628.274,87
<b>DIVERSE.</b>		
32. — Avvisi, orari e pubblicazioni diverse . . . . .	12.900.924,64	13.593.522,36
33. — Imposte e tasse . . . . .	16.404.568,43	6.149.147,56
34. — Spese giudiziali e contenziose . . . . .	1.250.894,14	533.318,17
35. — Affitto, adattamento e riparazione locali privati per uso d'ufficio e di magazzino . . . . .	10.260.610,95	14.762.737,70
36. — Indennizzi per danni alle persone ed alle proprietà . . . . .	15.820.906,11	7.373.104,51
37. — Provvigioni e compensi alle agenzie italiane ed estere . . . . .	—	287.766,64
38. — Spese per la sorveglianza dei trasporti . . . . .	164.456.885,56	5.066.986,78
39. — Contributo dell'Amministrazione nelle spese per le stazioni di uso comune . .	12.660.279,40	402.062,55
40. — Compensi ad altre Amministrazioni per i servizi coi loro treni e per i servizi su tronchi in esercizio speciale . . . . .	3.130.546,30	1.590.563,10
41. — Compensi corrisposti ad Imprese assuntrici di trasporti in sostituzione di servizi ferroviari . . . . .	3.498.861 —	1.656.157 —
42. — Compensi corrisposti ad Amministrazioni ferroviarie estere per l'esercizio di tronchi di confine . . . . .	—	50.500.000 —
<i>Da riportarsi . .</i>	240.384.476,53	101.915.366,37

Segue: ALLEGATO N. 45.

S P E S E	1944-45	1943-44
<i>Riporto . . .</i>	<b>240.384.476,53</b>	101.915.366,37
43. - Forniture e spese diverse per l'esercizio e la manutenzione degli autoveicoli . . .	<b>55.507.908,51</b>	15.235.443,81
44. - Contributo dell'Amministrazione ferroviaria per interessi sui capitali impiegati nell'acquisto e la costruzione di case economiche per i ferrovieri . . . . .	<b>1.193.401,09</b>	1.193.401,09
45. - Spese casuali . . . . .	<b>520.103,60</b>	357.222 —
46. - Addebiti per cali, deprezzamenti e perdite giustificate nelle scorte di magazzino, e danni per ammanchi di materie e perdite di somme e valori :		
Addebito di deficienze giustificate e deprezzamenti nelle scorte di magazzino	—	—
Danni per ammanchi di materie, perdite, sottrazioni, erronee consegne, ecc.	<b>371.596,22</b>	42.691,57
46-bis. - Spese per riparazione danni di guerra dipendenti da azioni belliche nemiche	—	47.619.921,28
47. - Spese diverse :		
Spese eccezionali in dipendenza della guerra . . . . .	<b>147.032.428,77</b>	—
Varie . . . . .	<b>27.003.419,78</b>	16.305.261,82
<b>Totale spese generali diverse . . . .</b>	<b>472.013.334,50</b>	182.669.307,94
<b>Totale spese generali . . .</b>	<b>3.706.487.275,74</b>	1.938.297.582,81
<b>§ 9. — SERVIZI SECONDARI.</b>		
49. - Servizi accessori ad impresa o in economia . . . . .	<b>81.633,72</b>	—
50. - Annualità per la ricostituzione dei capitali mutuati per acquisto e costruzione di case economiche per i ferrovieri . . . . .	<b>3.957.375,69</b>	3.196.013,97
51. - Annualità per la ricostituzione in 50 anni del capitale mutuato dal Fondo pensioni e sussidi per la costruzione della sede del « Dopolavoro ferroviario » di Roma . . . . .	<b>47.443,05</b>	47.443,05
<b>Totale servizi secondari . . .</b>	<b>3.186.452,46</b>	3.243.457,02
<b>Totale spese di esercizio . . .</b>	<b>14.559.018.848,68</b>	7.763.554.321,05
<b>SEZIONE II. — SPESE COMPLEMENTARI.</b>		
52. - Lavori per riparare e prevenire danni di forza maggiore . . . . .	<b>65.000.000 —</b>	58.000.000 —
53. - Rinnovamento della parte metallica dell'armamento . . . . .	<b>115.000.000 —</b>	100.000.000 —
54. - Rinnovamento del materiale rotabile . . . . .	<b>363.000.000 —</b>	325.000.000 —
55. - Migliorie ed aumenti di carattere patrimoniale alle linee ed agli impianti a carico dell'esercizio . . . . .	<b>165.000.000 —</b>	110.000.000 —
56. - Spese complementari delle ferrovie secondarie a scartamento ridotto (gruppo Sicilia) . . . . .	<b>10.000.000 —</b>	1.000.000 —
<b>Totale spese complementari . . .</b>	<b>718.000.000 —</b>	594.000.000 —

Segue : ALLEGATO N. 45.

S P E S E	1944-45	1943-44
<b>SEZIONE III. — SPESE ACCESSORIE.</b>		
<b>§ 1. — SPESE ACCESSORIE ATTINENTI ALL'AZIENDA FERROVIARIA.</b>		
57. — Annualità dovuta al Tesoro per interessi ed ammortamenti . . . . .	<b>517.512.728,44</b>	517.544.470,50
59. — Annualità dovuta al Consorzio di credito per le opere pubbliche per i fondi da esso mutuati per le spese di nuove elettrificazioni . . . . .	<b>93.683.662,50</b>	93.743.805 —
64. — Assegno al Fondo di riserva per le spese impreviste . . . . .	<b>20.000.000 —</b>	20.000.000 —
65. — Noleggio di materiale rotabile per insufficienza di dotazione . . . . .	—	54.195.836,18
66. — Contributo per le spese della Corte dei Conti . . . . .	<b>120.000 —</b>	120.000 —
67. — Interessi a favore del fondo di rinnovamento impianti e macchinari delle Centrali elettriche . . . . .	<b>13.549.290,49</b>	12.033.655,36
68. — Restituzione di multe inflitte per ritardata consegna di materiali, ecc. . . . .	<b>5.458.108,57</b>	1.322.672,26
70. — Annualità dovute a terzi per interessi ed ammortamenti a rimborso di spese sostenute . . . . .	<b>3.975.382,46</b>	4.067.882,46
Totale spese accessorie attinenti all'Azienda ferroviaria . . .	<b>654.299.172,46</b>	703.028.321,76
Totale generale della spesa . . .	<b>15.931.318.021,14</b>	9.060.582.642,81
<b>R I A S S U N T O</b>		
Spese d'esercizio . . . . .	<b>14.559.018.848,68</b>	7.763.554.321,05
Spese complementari . . . . .	<b>718.000.000 —</b>	594.000.000 —
Spese accessorie . . . . .	<b>654.299.172,46</b>	703.028.321,76
Totale generale della Spesa . . .	<b>15.931.318.021,14</b>	9.060.582.642,81

**ENTRATA. — CAPITOLI 1 e 2 — Riasunto dei prodotti del traffico.**

(Vedere Relazione a pag. 128, Parte II, Capo X)

G E S T I O N I	PRODOTTI ESERCIZIO 1944-45				Differenza
	Rete principale e Stretto di Messina	Ferrovie Secondarie Sicule	Totale	Consuntivo 1943-44	
Viaggiatori . . . . .	2.219.122.344,15	9.496.152,40	2.228.618.496,55	3.016.286.795,72	787.668.299,17
Bagagli e cani . . . . .	17.327.051,39	19.037,75	17.346.089,14	41.719.693,19	24.373.604,05
Merci a G. V. . . . .	190.436.765,69	246.889,30	190.683.654,99	215.100.360,72	24.416.705,73
Merci a P. V. . . . .	4.831.044.952,61	1.572.981,95	4.832.617.934,56	3.252.150.504,07	1.580.467.430,49
<b>TOTALI . . . . .</b>	<b>7.257.931.113,84</b>	<b>11.335.061,40</b>	<b>7.269.266.175,24</b>	<b>6.525.257.353,70</b>	<b>+ 744.008.821,54</b>

## Coefficients d'esercizio per gli anni finanziari 1944-45 e 1943-44

(Vedere Relazione a pag. 133, Parte II, Capo X)

		1944-1945	1943-1944
		Lire	Lire
<b>ENTRATE D'ESERCIZIO</b>			
1	Prodotti del traffico . . . . .	7.269.266.175,24	6.525.257.353,70
2	Introiti diversi e rimborsi . . . . .	364.712.055,11	250.296.684,66
3	TOTALE . . .	7.633.978.230,35	6.775.554.038,36
<b>SPESE D'ESERCIZIO</b>			
4	Spese ordinarie . . . . .	14.559.018.848,68	7.763.554.321,05
5	Spese complementari . . . . .	718.000.000 —	594.000.000 —
6	TOTALE . . .	15.277.018.848,68	8.357.554.321,05
7	Residuo dell'esercizio (3—6) . . . . .	—	—
8	Disavanzo dell'esercizio (6—3) . . . . .	7.643.040.618,33	1.582.000.282,69
9	Coefficiente dell'esercizio 6/3 . . . . .	200,14%	123,34%
<b>SPESE ACCESSORIE</b>			
10	Interessi ed ammortamenti dovuti al Tesoro . . . . .	517.512.728,44	517.544.470,50
11	Interessi ed ammortamenti dovuti a terzi . . . . .	3.975.382,46	4.067.882,46
12	Annualità dovuta al Consorzio di credito per le Opere pubbliche . . . . .	93.683.662,50	93.743.805,00
13	Noleggio di materiale rotabile per insufficienza di dotazione . . . . .	—	54.195.836,18
14	Contributo alla Corte dei Conti . . . . .	120.000 —	120.000 —
15	Interessi a favore del Fondo rinnovamento Centrali Elettriche . . . . .	13.549.290,49	12.033.655,36
16	TOTALE . . .	628.841.063,89	681.705.649,50
17	Avanzo dell'esercizio ferroviario (7—16) . . . . .	—	—
18	Deficit dell'esercizio ferroviario (8 + 16) . . . . .	8.271.881.682,22	2.263.705.932,19
<b>FORMAZIONE DELL'AVANZO O DEL DISAVANZO</b>			
19	PROVENTI {	dall'avanzo dell'esercizio ferroviario . . . . .	—
20		da entrate eventuali . . . . .	172.667.038,67
21		da prelevamento della riserva . . . . .	—
22	TOTALE . . .	172.667.038,67	28.804.971,87
23	ONERI {	dal disavanzo dell'esercizio ferroviario . . . . .	8.271.881.682,22
24		contributo per riduzioni tariffe . . . . .	—
25		restituzione multe ai fornitori . . . . .	5.458.108,57
26		versamenti alla riserva . . . . .	20.000.000 —
27	TOTALE . . .	8.297.339.790,79	2.285.028.604,45
28	Avanzo della gestione (22—27) . . . . .	—	—
29	Disavanzo della gestione (27—22) . . . . .	8.124.672.752,12	2.256.223.632,48

**Coefficienti d'esercizio per gli anni**  
(I dati finanziari sono

	1944-45	1943-44	1942-43	1941-42	1940-41	1939-40	1938-39	1937-38	1936-37	1935-36		
<b>Entrate d'esercizio</b>												
1	Prodotti del traffico .....	7.269,3	6.525,3	12.040,6	9.481,9	7.015,6	5.222,6	4.033,4	4.003,8	3.546,2	3.155,6	
2	Introiti diversi e rimborsi di spese .....	364,7	250,3	373,4	306,7	250,1	224,4	237,7	177,6	160,3	159,9	
3	<b>TOTALE entrate.....</b>	<b>7.634,0</b>	<b>6.775,6</b>	<b>12.414,0</b>	<b>9.788,65</b>	<b>7.265,7</b>	<b>5.447,0</b>	<b>4.271,1</b>	<b>4.181,4</b>	<b>3.706,5</b>	<b>3.315,5</b>	
<b>Spese d'esercizio</b>												
4	Spese ordinarie .....	14.559,0	7.763,6	7.077,8	5.724,9	4.722,5	3.673,6	3.190,3	3.097,9	2.707,3	2.694,5	
5	Spese complementari.....	718,0	594,0	1.276,0	1.725,5	791,5	555,2	328,9	321,5	298,6	207,1	
6	<b>TOTALE spese.....</b>	<b>15.277,0</b>	<b>8.357,6</b>	<b>8.353,8</b>	<b>7.450,4</b>	<b>5.514,0</b>	<b>4.258,8</b>	<b>3.519,2</b>	<b>3.419,4</b>	<b>3.005,9</b>	<b>2.901,6</b>	
7	Avanzo dell'esercizio (3-6) .....	—	—	4.060,2	2.338,3	1.751,7	1.188,2	751,9	762,0	700,6	823,9	
8	Disavanzo dell'esercizio (6-3) .....	7.643,0	1.582,0	—	—	—	—	—	—	—	—	
9	<b>Coefficiente d'esercizio (<math>\frac{6}{3}</math>)</b>	<b>200,14%</b>	<b>123,34%</b>	<b>67,29%</b>	<b>76,11%</b>	<b>75,89%</b>	<b>78,19%</b>	<b>82,40%</b>	<b>81,78%</b>	<b>81,10%</b>	<b>90,23%</b>	
<b>Spese accessorie</b>												
10	Interessi e ammortamenti pagati al Tesoro .....	517,5	517,6	517,5	517,5	517,6	517,5	503,8	503,8	503,7	591,8	
11	Interessi e ammortamenti pagati a terzi .....	4,0	4,1	4,5	5,8	4,6	4,7	4,7	4,7	4,6	4,6	
12	Annualità Consorzio di credito per le Opere Pubbliche.....	93,7	93,7	93,8	93,9	93,9	94,0	91,1	94,2	94,2	94,3	
13	Spese per l'emissione delle obbligazioni per l'elettrificazione delle linee	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
14	Corte dei Conti e Consorzio zolfifero siciliano.....	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	
15	Noleggio di carri .....	—	54,2	79,9	52,7	23,7	—	—	—	—	—	
16	Accantonamenti annuali per impianto idroelettrico Bressanone.....	—	—	—	—	55,0	140,0	25,0	25,0	—	—	
17	Quota di partecipazione al capitale azionario della Soc. An. « Lardello » .....	—	—	0,4	—	—	84,9	—	—	—	—	
18	Contributo straordinario a favore del fondo rinnovamento impianti e macchinari delle Centrali elettriche a reintegro interessi e quote di ammortamento .....	—	—	—	—	108,9	—	—	—	—	—	
19	Interessi a favore del Fondo di rinnovamento impianti e macchinari delle Centrali elettriche .....	13,5	12,0	10,5	9,2	8,1	—	—	—	—	—	
20	Assegnazione straordinaria per lavori e provviste di carattere patrimoniale .....	—	—	3.000,0	1.000,0	—	—	—	—	—	—	
21	<b>TOTALE spese accessorie.....</b>	<b>628,8</b>	<b>681,7</b>	<b>3.706,7</b>	<b>1.679,2</b>	<b>811,9</b>	<b>841,2</b>	<b>624,7</b>	<b>627,8</b>	<b>602,6</b>	<b>690,8</b>	
22	Avanzo dell'esercizio comprese le spese accessorie (7-21) .....	—	—	353,5	659,1	939,8	347,0	127,1	134,2	97,9	—	
23	Disavanzo dell'esercizio comprese le spese accessorie (8+21 o 21-7) ..	8.271,9	2.263,7	—	—	—	—	—	—	—	366,9	
<b>Formazione dell'avanzo e del deficit della gestione</b>												
24	Proventi {	dall'avanzo dell'esercizio ferroviario.....	—	—	353,5	659,1	939,8	347,0	127,1	134,2	97,9	—
25		da entrate eventuali .....	172,7	28,8	149,7	198,0	117,6	95,7	95,0	96,8	93,9	23,5
26		da prelevamenti dalla riserva a integrazione deficienze capitali di spesa .....	—	—	115,2	14,2	9,2	51,4	15,1	3,8	9,7	—
27		dall'avanzo dell'esercizio di navigazione libera.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28	<b>TOTALE.....</b>	<b>172,7</b>	<b>28,8</b>	<b>618,4</b>	<b>871,3</b>	<b>1.066,6</b>	<b>494,1</b>	<b>237,2</b>	<b>234,8</b>	<b>201,5</b>	<b>23,5</b>	
29	Oneri {	deficit dell'esercizio finanziario .....	8.271,9	2.263,7	—	—	—	—	—	—	—	366,9
30		contributo per riduzioni di tariffe .....	—	—	0,6	0,2	0,2	0,3	0,2	0,2	0,3	0,4
31		sovvenzione alla gestione boschi di Albania.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
32		trasporti per il terremoto .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
33		restituzione multe ai fornitori.....	5,5	1,3	6,1	4,0	3,8	4,4	4,2	4,9	2,8	3,4
34		versamenti alla riserva .....	20,0	20,0	20,0	14,2	64,9	20,0	20,0	20,0	20,0	—
35		quote prodotti dovute dal Tesoro alle Società concessionarie....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
36		insufficienza di sovvenzione per la navigazione con le isole e navigazione libera.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
37	contributo all'Esercizio per linee cedute in esercizio ad altre Amministrazioni .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,8	
38	<b>TOTALE.....</b>	<b>8.297,4</b>	<b>2.285,0</b>	<b>26,7</b>	<b>18,4</b>	<b>68,9</b>	<b>24,7</b>	<b>24,4</b>	<b>25,1</b>	<b>23,1</b>	<b>373,5</b>	
39	Avanzo della gestione (28-38) .....	—	—	591,7	852,9	997,7	469,4	212,8	209,7	178,4	—	
40	Deficit della gestione (38-28):											
	a) coperto con prelevamento dalla riserva ad integrazione delle entrate accertate in misura inferiore alle previste.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	b) coperto con sovvenzione del Tesoro.....	8.124,7	2.256,2	—	—	—	—	—	—	—	350,0	
	<b>Deficit TOTALE.....</b>	<b>8.124,7</b>	<b>2.256,2</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>350,0</b>	

Per rendere omogenei i dati si sono aumentati i prodotti del traffico e le spese di esercizio dal 1915-16 al 1919-20 del contributo a favore dell'Opera di Pr

## finanziari 1944-45 e precedenti fino al 1915-16

ALLEGATO N. 48.

in milioni di lire)

1934-35	1933-34	1932-33	1931-32	1930-31	1929-30	1928-29	1927-28	1926-27	1925-26	1924-25	1923-24	1922-23	1921-22	1920-21	1919-20	1918-19	1917-18	1916-17	1915-16
2.615,3	2.746,0	2.985,2	3.328,3	3.980,3	4.646,2	4.870,7	4.478,7	4.841,4	4.865,5	4.080,7	3.448,8	3.100,3	2.964,2	2.822,7	1.879,2	1.608,3	1.263,2	1.085,1	763,2
153,8	141,6	143,6	167,0	185,9	178,8	153,5	166,2	207,8	167,0	171,4	155,7	196,7	192,7	141,1	142,8	105,0	86,5	45,0	52,3
2.769,1	2.887,6	3.128,8	3.495,3	4.166,2	4.825,0	4.824,2	4.644,9	5.049,2	5.032,5	4.252,1	3.604,5	3.297,0	3.156,9	2.963,8	2.022,0	1.713,3	1.349,7	1.130,1	815,5
2.811,7	2.907,0	3.002,9	3.169,7	3.544,7	3.908,7	3.868,2	3.879,5	4.319,5	4.066,5	3.617,4	3.685,4	3.986,8	4.292,8	4.223,1	2.859,0	1.600,3	1.236,5	893,0	643,0
142,2	156,5	153,5	79,2	139,7	372,3	338,6	289,4	223,0	211,5	166,8	130,8	138,2	115,6	108,7	72,3	64,0	36,2	42,7	24,4
2.953,9	3.063,5	3.156,4	3.248,9	3.684,4	4.281,0	4.206,8	4.168,9	4.542,5	4.278,0	3.784,2	3.816,2	4.125,0	4.408,4	4.331,8	2.931,3	1.664,3	1.272,7	935,7	667,4
—	—	—	246,4	431,8	544,0	617,4	476,0	506,7	754,5	467,9	—	—	—	—	—	49,0	77,0	194,4	148,1
184,8	175,9	27,6	—	—	—	—	—	—	—	—	211,7	828,0	1.251,5	1.368,0	909,3	—	—	—	—
106,67%	105,09%	100,88%	92,95%	88,44%	88,73%	87,20%	89,75%	89,97%	85,01%	89%	105,87%	125,11%	139,64%	146,16%	144,97%	97,14%	94,28%	82,79%	81,84%
591,8	581,5	555,5	507,0	472,5	448,2	411,7	353,4	307,7	283,0	233,8	175,2	174,8	167,5	113,1	100,7	99,4	98,3	97,2	94,7
4,7	4,7	4,8	4,7	4,7	4,8	4,7	4,7	4,9	4,5	4,4	4,4	4,3	0,7	18,8	17,7	1,8	1,8	0,5	0,6
94,3	77,6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	0,8	3,4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,6	0,5	0,8	0,8
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,1	0,3	0,4	0,5	0,4	0,9	0,1
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
690,9	664,7	563,8	511,8	477,3	453,1	416,5	358,2	312,7	287,6	238,3	179,7	179,3	168,6	132,4	119,0	102,2	101,5	99,0	96,2
—	—	—	—	4,5	90,9	200,9	117,8	194,0	466,9	229,6	—	—	—	—	—	—	—	95,4	51,9
875,7	840,6	591,4	265,4	—	—	—	—	—	—	—	391,4	1.007,3	1.420,1	1.500,4	1.028,3	53,2	24,5	—	—
—	—	—	—	4,5	90,9	200,9	117,8	194,0	466,9	229,6	—	—	—	—	—	—	—	95,4	51,9
49,0	60,1	16,1	21,5	54,3	14,3	11,2	13,7	43,2	21,4	28,3	20,2	25,3	41,4	196,4	18,4	9,3	19,6	4,0	1,0
14,8	1,9	7,7	4,2	9,4	6,9	52,5	36,7	71,3	36,0	—	16,6	—	—	—	—	6,9	10,0	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,1	0,1	0,2	—	0,5	—	1,9	16,5	10,6	18,8	10,6
63,8	62,0	23,8	25,7	68,2	112,1	264,6	168,2	308,5	524,4	258,0	37,0	25,3	41,9	196,4	20,3	32,7	40,2	118,2	63,5
875,7	840,6	591,4	265,4	—	—	—	—	—	—	—	391,4	1.007,3	1.420,1	1.500,4	1.028,3	53,2	24,5	—	—
3,0	3,1	14,0	35,9	46,4	10,3	4,1	4,6	38,1	39,5	35,5	23,5	18,0	25,0	15,5	26,1	15,9	11,8	12,3	15,2
—	—	—	—	—	—	—	—	—	30,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2,6	2,5	1,7	2,2	2,1	3,2	—	5,6	13,3	2,9	1,4	1,9	1,9	1,8	1,7	0,6	1,6	0,7	0,3	0,8
20,0	20,0	20,0	20,0	9,4	6,9	52,5	47,9	101,4	66,0	28,5	16,8	9,4	7,8	—	1,0	—	—	18,3	11,3
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,9	16,8	15,4	21,0	19,1	—	6,7	7,1	3,2	1,4
2,8	2,8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
904,1	869,0	627,1	323,5	57,9	20,4	57,9	58,1	152,8	146,3	82,2	449,0	1.067,6	1.473,8	1.517,6	1.062,7	77,8	40,2	33,1	33,4
—	—	—	—	10,3	91,7	206,7	110,1	155,7	378,1	175,8	—	—	—	—	—	—	—	86,1	30,1
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
840,3	800,0	603,3	100,0	—	—	—	—	—	—	—	412,0	1.032,3	1.431,9	1.321,2	1.042,4	45,1	—	—	—
840,3	807,0	603,3	297,8	—	—	—	—	—	—	—	412,0	1.032,3	1.431,9	1.321,2	1.042,4	45,1	—	—	—

di Previdenza pari al 6% dei prodotti.



ALLEGATO N. 49.

## Anticipazioni del Tesoro ed entrate autorizzate per far fronte alle spese di carattere patrimoniale

(Vedere Relazione a pag. 133, Parte II, Capo X)

LEGGI E BILANCI	Somme fornite o da fornire dal Tesoro	Somme a carico della parte ordinaria del bilancio ferroviario	Somme provenienti da operazioni di credito ed entrate diverse	TOTALI
Legge 22 aprile 1905, n. 137 . . . . .	95.000.000 —	—	—	95.000.000 —
Legge 19 aprile 1906, n. 127 . . . . .	187.000.000 —	16.791.093,49	—	203.791.093,49
Legge 19 luglio 1906, n. 362 (aumento della dotazione di magazzino) . . . . .	20.000.000 —	—	—	20.000.000 —
Legge 23 dicembre 1906, n. 638 . . . . .	610.000.000 —	9.016.755,23	—	619.016.755,23
Legge 7 luglio 1907, n. 429 (modificata dalla legge 25 giugno 1909, n. 372) . . .	—	—	—	—
art. 22 comma 1) quintuplo della eccedenza sul prodotto di 410 milioni fino al 30 giugno 1914 (a) . . . . .	824.981.922 —	—	—	834.981.922 —
art. 22 comma 3) fornitura carrozze postali e cellulari . . . . .	10.000.000 —	—	—	
Legge 5 aprile 1908, n. 111 (naviglio) . .	15.000.000 —	—	—	15.000.000 —
Legge 15 luglio 1910, n. 466 (spese per lavori patrimoniali e di ripristino in conseguenza del terremoto del 28 dicembre 1908) . .	25.000.000 —	—	—	25.000.000 —
Legge 13 aprile 1911, n. 310 (acquisto di 4.000 carri) . . . . .	28.000.000 —	—	—	28.000.000 —
Decreto reale 23 agosto 1914, n. 957 (au- mento della dotazione di magazzino) .	23.066.285,87	—	—	23.066.285,87
Decreto-legge luogotenenziale 20 giugno 1915, n. 1048 (maggiori spese occorrenti per l'acquisto di materiale rotabile e di piroscafi . . . . .	104.000.000 — (b)	—	—	104.000.000 —
Decreto-legge luogotenenziale 23 novem- bre 1915, n. 1637 (ulteriori spese straor- dinarie) . . . . .	60.000.000 —	—	—	60.000.000 —
Decreto-legge luogotenenziale 18 febbraio 1917, n. 330 (ulteriori spese straordinarie)	40.000.000 —	—	—	40.000.000 —
Decreto-legge luogotenenziale 8 settembre 1918, n. 1343 (ulteriori spese straordina- rie) . . . . .	100.000.000 —	—	—	100.000.000 —
Decreto-legge luogotenenziale 14 novembre 1918, n. 1791 (acquisto straordinario rotabili per i bisogni della guerra) . . .	380.000.000 —	—	—	380.000.000 —
<i>Da riportarsi . . .</i>	2.522.048.207,87	25.807.848,72	—	2.547.856.056,59

(a) Non compresi i prodotti della navigazione con le isole.

(b) Dedotti 9 milioni per acquisto di piroscafi portati in economia perchè impegnati nella gestione 1922-23 (v. capitolo 46 dell'entrata e capitolo 80 della spesa). Restano quindi diminuite di eguale somma le disponibilità per gli impegni della parte straordinaria.

Segue: ALLEGATO N. 49.

**Anticipazioni del Tesoro ed entrate autorizzate per far fronte alle spese di carattere patrimoniale**  
(Vedere Relazione a pag. 133, Parte II, Capo X)

LEGGI E BILANCI	Somme fornite o da fornire dal Tesoro	Somme a carico della parte ordinaria del bilancio ferroviario	Somme provenienti da operazioni di credito ed entrate diverse	TOTALI
<i>Riporto . . .</i>	2.522.048.207,87	25.807.848,72	—	2.547.856.056,59
Decreto-legge luogotenenziale 17 novembre 1918, n. 1698 e 19 marzo 1919, n. 361 (ulteriori spese straordinarie del quinquennio 1918-19; 1922-23) . . . . .	1.800.000.000 —	—	—	1.800.000.000 —
Decreto luogotenenziale 25 gennaio 1916, n. 57 (provvedimenti per la elettrificazione delle linee ferroviarie) . . . . .	—	37.000.000 —	50.000.000 —	87.000.000 —
Regio decreto-legge 2 maggio 1920, n. 597 (applicazione trazione elettrica sulle linee ferroviarie) . . . . .	800.000.000 —	—	—	800.000.000 —
Legge di bilancio 1921-22 (aumento dotazione di magazzino) . . . . .	160.000.000 —	—	—	160.000.000 —
Regio decreto-legge 19 settembre 1921, n. 1298 (acquisto locomotori elettrici) . . . . .	160.000.000 —	—	—	160.000.000 —
Legge 8 dicembre 1921, n. 1830 (acquisto rotabili e materiali d'esercizio) . . . . .	440.000.000 —	—	—	440.000.000 —
Legge 8 dicembre 1921, n. 1831 (spese patrimoniali ferrovie sarde) . . . . .	92.000.000 —	—	—	92.000.000 —
Legge di bilancio 1922-23 (aumento dotazione di magazzino) . . . . .	160.000.000 —	—	—	160.000.000 —
Legge di bilancio 1923-24 (aumento dotazione di magazzino) . . . . .	140.000.000 —	—	—	140.000.000 —
Regio decreto-legge 27 gennaio 1924, n. 203 (prelevamento dal fondo di garanzia per le cessioni da investire in costruzione fabbricati dell'Amministrazione in Alto Adige) . . . . .	—	—	4.000.000 —	4.000.000 —
Regio decreto-legge 3 febbraio 1924, n. 169 (ulteriori spese patrimoniali) . . . . .	400.000.000 —	—	—	400.000.000 —
Regio decreto-legge 8 maggio 1924, n. 167 (acquisto locomotive germaniche in conto riparazioni) . . . . .	47.000.000 —	—	—	47.000.000 —
Regio decreto-legge 28 agosto 1924, n. 1397 (costruzione materiale rotabile) . . . . .	50.000.000 —	—	—	50.000.000 —
Regio decreto-legge 1° febbraio 1925, n. 171 (costruzione materiale rotabile) . . . . .	134.000.000 —	—	—	134.000.000 —
Regio decreto-legge 19 febbraio 1925, n. 267 (completamento impianti ferroviari stazione di Milano) . . . . .	260.000.000 —	—	—	260.000.000 —
Legge di bilancio 1925-26 (aumento dotazione di magazzino) . . . . .	100.000.000 —	—	—	100.000.000 —
Regio decreto-legge 29 luglio 1925, n. 1375 (elettrificazione Bolzano-Brennero) . . . . .	60.000.000 —	—	—	60.000.000 —
<i>Da riportarsi . . .</i>	7.325.048.207,87	62.807.848,72	54.000.000 —	7.441.856.056,59

Segue: ALLEGATO N. 49.

**Anticipazioni del Tesoro ed entrate autorizzate per far fronte alle spese di carattere patrimoniale**  
(Vedere Relazione a pag. 133, Parte II, Capo X)

LEGGI E BILANCI	Somme fornite o da fornire dal Tesoro	Somme a carico della parte ordinaria del bilancio ferroviario	Somme provenienti da operazioni di credito ed entrate diverse	TOTALI
<i>Riporto . . .</i>	7.325.048.207,87	62.807.848,72	54.000.000 —	7.441.856.056,59
Regio decreto-legge 20 ottobre 1925, n. 1932 (assegnazione di fondi straordinari per il biennio 1° luglio 1925-30 giugno 1927) .	2.833.537.482,23 (a)	133.462.517,77 (a)	100.000.000 —	3.067.000.000 —
Regio decreto-legge 31 dicembre 1925, n. 2439 (aumento dotazione di magazzino)	—	—	200.000.000 —	200.000.000 —
Regio decreto-legge 9 maggio 1926, n. 840 (sistemazione ferrovia Anzio-Nettuno) .	12.000.000 —	—	—	12.000.000 —
Regio decreto-legge 3 giugno 1926, n. 989 (sovvenzione per le maggiori spese di do- gana relative alle locomotive tedesche in conto riparazione) . . . . .	1.500.000 —	—	—	1.500.000 —
Regio decreto-legge 14 novembre 1926, n. 1937 . . . . .	50.000.000 —	—	—	50.000.000 —
Regio decreto-legge 8 marzo 1928, n. 554 (ulteriori spese straordinarie biennio 1928- 1929 e 1929-1930) . . . . .	630.000.000 —	—	—	630.000.000 —
Regio decreto-legge 3 aprile 1928, n. 710 .	25.000.000 —	—	—	25.000.000 —
Regio decreto-legge 21 giugno 1928, n. 1532	50.000.000 —	—	—	50.000.000 —
Regio decreto-legge 27 ottobre 1932, nu- mero 1472 (estensione della trazione elet- trica) . . . . .	—	—	1.200.000.000 —	1.200.000.000 —
Regio decreto-legge 7 agosto 1936, n. 1620 (estensione della trazione elettrica) . . .	—	—	1.200.000.000 —	1.200.000.000 —
Regio decreto-legge 4 giugno 1936, n. 1078 e 28 settembre 1940, n. 1397 « Assegna- zione straordinaria corrispondente al- l'utile netto del Monopolio per gli acqui- sti all'estero di carboni e metalli, desti- nato ai miglioramenti del materiale ro- tabile» . . . . .	—	—	—	—
Esercizi { dal 1935-36 al 1940-41 . . . . .	—	—	478.832.774,80	478.832.774,80
{ 1941-42, 42-43, 43-44 . . . . .	—	—	—	
<i>Da riportarsi . . .</i>	10.927.085.690,10	196.270.366,49	3.232.832.774,80	14.356.188.831,39

(a) D'accordo tra i Ministeri dei Trasporti e delle Finanze, ai sensi dell'art. 1 dell'indicato decreto, l'importo del quadruplo dell'aumento dei prodotti del traffico, di cui all'articolo stesso, fu determinato in milioni 3.044. Tale somma si suddivide in lire 2.910.537.482,23 a carico del Tesoro e lire 133.462.517,77 a carico della parte ordinaria del bilancio, quale quota parte degli avanzi di gestione degli esercizi 1925-26 e 1926-27. Successivamente, per effetto del regio decreto-legge 25 aprile 1932, n. 436, art. 7, l'anzidetta somma di lire 2.910.537.482,23 a carico del Tesoro si ridusse di 77 milioni.

Segue: ALLEGATO N. 49.

## Anticipazioni del Tesoro ed entrate autorizzate per far fronte alle spese di carattere patrimoniale

(Vedere Relazione a pag. 133, Parte II, Capo X)

LEGGI E BILANCI	Somme fornite o da fornire dal Tesoro	Somme a carico della parte ordinaria del bilancio ferroviario	Somme provenienti da operazioni di credito ed entrate diverse	TOTALI
<i>Riporto . . .</i>	10.927.085.690,10	196.270.366,49	3.232.832.774,80	14.356.188.831,39
Regio decreto-legge 8 aprile 1937, n. 749 (sistemazione servizi ferroviari di Roma)	—	—	350.000.000 —	350.000.000 —
Regio decreto-legge 10 marzo 1938, n. 451 e legge 21 giugno 1942, n. 682 (miglioramenti ed aumenti di carattere patrimoniale) . . . . .	—	7.000.000.000 — (a)-(b);	—	7.000.000.000 —
Regio decreto-legge 30 marzo 1940, n. 728 (estensione della trazione elettrica) . . . . .	—	—	3.000.000.000 —	3.000.000.000 —
Legge 21 giugno 1942, n. 682 (assegnazione straordinaria per lavori e provviste di carattere patrimoniale) . . . . .	—	808.191.033,98 (c)	—	808.191.033,98
Legge 30 giugno 1943, n. 541 (assegnazione straordinaria per lavori e provviste di carattere patrimoniale relativi alla elettrificazione delle linee; decreti legge 27 ottobre 1932, n. 1472; 7 agosto 1936, n. 1620 e 30 maggio 1940, n. 728) . . . . .	—	3.000.000.000 —	—	3.000.000.000 —
Contributo della parte ordinaria:				
1) per rinnovamento del materiale rotabile e navi traghetto . . . . .	—	3.370.623.418,49 (c)	—	3.370.623.418,49
2) per le migliorie alle linee e agli impianti . . . . .	—	115.728.373,89 (c)	—	115.728.373,89
3) per aumenti patrimoniali . . . . .	—	292.500.000 — (c)	—	292.500.000 —
<i>Da riportarsi . . .</i>	10.927.085.690,10	14.783.313.192,85	6.582.832.774,80	32.293.231.657,75

(a) Somma autorizzata con decreti interministeriali 1° luglio 1938, n. 2; 26 giugno 1939, n. 3563 e 4 settembre 1941, n. 1692.

(b) A copertura di tale somma vennero, negli esercizi dal 1937-38 al 1942-43, effettuate assegnazioni per complessive lire 7.000.000.000,

così costituite:

Contributo per rinnovamento rotabili . . . . .	L. 3.855.660.517,25
Contributo per migliorie alle linee e agli impianti . . . . .	» 168.000.000 —
Contributo per aumenti patrimoniali . . . . .	» 542.000.000 —
Avanzo di gestione . . . . .	» 2.742.590.516,73
Assegnazione straordinaria per lavori e provviste patrimoniali . . . . .	» 191.808.966,02

(c) Tenuto conto delle assegnazioni di cui alla nota (b) risultano complessivamente iscritte in bilancio per:

Rinnovamento del materiale rotabile . . . . .	L. 6.726.288.965,74
Migliorie alle linee e agli impianti . . . . .	» 288.728.373,89
Aumenti di carattere patrimoniale . . . . .	» 894.500.000 —
Avanzo di gestione . . . . .	» 2.742.590.516,73
Assegnazione straordinaria per lavori e provviste di carattere patrimoniale . . . . .	» 1.000.000.000 —

Segue: ALLEGATO N. 49.

**Anticipazioni del Tesoro ed entrate autorizzate per far fronte alle spese di carattere patrimoniale**  
(Vedere Relazione a pag. 133, Parte II, Capo X)

LEGGI E BILANCI	Somme fornite o da fornire dal Tesoro	Somme a carico della parte ordinaria del bilancio ferroviario	Somme provenienti da operazioni di credito ed entrate diverse	TOTALI
<i>Riporto . . .</i>	10.927.085.690,10	14.783.313.192,85	6.582.832.774,80	32.293.231.657,75
4) per l'impianto idrico di Bressanone	—	245.000.000 —	—	245.000.000 —
Esercizi { dal 1907-08 al 1943-44 . . . . .	—	—	780.245.376,28	807.769.893,27
{ 1944-45. . . . .	—	—	27.524.516,99	
	10.927.085.690,10	15.028.313.192,85	7.390.602.668,07	33.346.001.551,02
Si detrae l'ammontare delle sovvenzioni del Tesoro rimaste da riscuotere al 30 giugno 1941 (legge 21 giugno 1942, n. 682)	— 808.191.033,98	—	—	— 808.191.033,98
Si detrae l'ammontare dei prestiti da contrarre per l'elettrificazione delle linee di cui ai decreti legge 27 ottobre 1932, numero 1472; 7 agosto 1936, n. 1620 e 30 maggio 1940, n. 728 per l'importo di 3 miliardi di lire, pari all'assegnazione autorizzata a carico della parte ordinaria del bilancio (legge 30 giugno 1943, numero 541) . . . . .	—	—	— 3.000.000.000 —	— 3.000.000.000 —
<b>TOTALE . . .</b>	<b>10.118.894.656,12</b>	<b>15.028.313.192,85</b>	<b>4.390.602.668,07</b>	<b>29.537.810.517,04</b>

ALLEGATO N. 50.

**Anticipazioni del Tesoro ed entrate autorizzate per far fronte alle spese di riparazione e di ricostruzione in dipendenza dei danni e delle distruzioni causate dalla guerra**

LEGGI E BILANCI	Somme fornite o da fornire dal Tesoro	Somme a carico della parte ordinaria e straordinaria del bilancio ferroviario	Somme provenienti da operazioni di credito ed entrate diverse	TOTALI
Decreto legislativo luogotenenziale 28 giugno 1945, n. 329 . . . . .	2.500.000.000 —	—	—	2.500.000.000 —
Provvedimento legislativo in corso di approvazione . . . . .	1.600.000.000 —	—	—	1.600.000.000 —
<b>TOTALE . . .</b>	<b>4.100.000.000 —</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>4.100.000.000 —</b>

**Dimostrazione delle somme impegnate e di quelle pagate dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1945, per spese di carattere patrimoniale (compreso il rinnovamento del materiale rotabile)**

(Vedi Relazione a pag. 133, Parte II, Capo X)

	Somme impegnate dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1944	ESERCIZIO 1944-45			Somme pagate al 30 giugno 1944	Somme pagate nell'esercizio 1944-45	Totale delle somme pagate dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1945
		Impegni autorizzati	Economie verificate in sede di liquidazione finale ed impegni annullati o regolarizzati	Totale delle somme impegnate dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1945			
Lavori, espropriazioni ed acquisto Stabili (a) . . . . .	9.721.887.478,57	63.468.878,15	2.343.400,16	9.877.980.124,72	72.473.215,78	8.000.487.516,05	
Lavori autorizzati d'urgenza in attesa di approvazione . . . . .	142.833.686,78	179.479.089,36	227.345.587,98	3.683.616.960,56	—	3.146.722.000,51	
Lavori di elettrificazione delle linee spese di primo impianto: per l'Amministrazione Centrale e dipendenti Servizi . . . . .	3.728.775,95	—	—	3.728.775,95	—	3.728.775,95	
per l'Esercizio Navigazione . . . . .	671.345,41	—	—	671.345,41	—	671.345,41	
Materiale rotabile e navi traghetto: — in aumento dotazione: nuovi acquisti (b) . . . . .	5.242.513.407,74	—	6.666,66	5.058.166.962,70	—	3.949.573.747,92	
aggiunte e miglioire (c) . . . . .	718.535.870,90	800.000 —	1.724.148,71	717.611.722,19	8.094.022,51	473.093.398,56	
acquisto e miglioire in conto rinnovamento (d) . . . . .	5.357.647.031,97	184.539.778,38	—	5.542.186.810,35	184.539.778,38	5.542.186.810,35	
Materiale di navigazione: nuovi acquisti . . . . .	23.242.567,76	—	—	23.242.567,76	—	23.242.567,76	
aggiunte e miglioire . . . . .	260.923,35	—	—	260.923,35	—	260.923,35	
Materiale d'esercizio: materiale in genere (e) . . . . .	808.398.882,80	49.083.229,93	136.405,83	857.345.706,90	35.153.487,75	620.574.743,91	
materiale per l'elettrificazione delle linee . . . . .	732.476.220,55	64.852,86	—	732.541.073,41	741.373,28	507.828.989,03	
Miglioire alle linee ed agli impianti: lavori e prestazioni . . . . .	220.246.235,71	4.147.510 —	162.490,64	224.231.255,07	1.266.960,19	128.360.516,20	
materiale d'esercizio . . . . .	10.179.467,36	154.744,63	76.335,25	10.257.876,74	64.641,56	4.938.997,46	
Noleggio di materiale rotabile e di copertoni . . . . .	17.752.575,96	—	—	17.752.575,96	—	17.752.575,96	
Integrazione deficiente manutenzione . . . . .	22.863.670,12	—	—	22.863.670,12	—	22.863.670,12	
Aumento dotazione di magazzino	836.223.143,34	—	—	836.223.143,34	—	836.223.143,34	
Spese per il terremoto del 28 dicembre 1908 . . . . .	25.000.000 —	—	—	25.000.000 —	—	25.000.000 —	
<b>TOTALE . . . . .</b>	<b>27.565.817.328,47</b>	<b>485.301.313,31</b>	<b>417.437.147,25</b>	<b>27.633.681.494,53</b>	<b>23.001.176.242,43</b>	<b>23.303.509.721,88</b>	

(a) Comprende anche i lavori approvati a carico della Cassa aumenti patrimoniali e del Fondo di riserva ed in corso di esecuzione al 30 giugno 1905 ed i lavori approvati in conto Capitale ed in conto Cassa aumenti patrimoniali per le linee Meridionali ed in corso di esecuzione al 26 marzo 1906. — (b) Comprende anche l'importo degli impegni per esati di pagamenti relativi a forniture di rotabili al 30 giugno 1905 per le tre cessate Reti; di quelli per forniture ordinate per l'ex rete Meridionale ed in corso al 26 marzo 1906; quelli per rotabili riscattati per le linee ex Venete. — (c) Comprende anche il saldo dei lavori per miglioramento al rotabile in corso di esecuzione al 30 giugno 1905. — (d) Dall'esercizio 1941-42 è stato compreso in questo allegato l'ammontare degli impegni e delle spese relative al rinnovamento del materiale rotabile. — (e) Comprende anche il saldo per forniture di materiale d'esercizio in corso di esecuzione al 30 giugno 1905 per le tre cessate Reti; di quelle in corso al 26 marzo 1906 per le linee ex Meridionali, nonché il materiale d'esercizio riscattato per le linee ex Venete.

ALLEGATO N. 52.

**Dimostrazione delle spese di personale per stipendi, paghe, competenze accessorie, assegni  
e compensi speciali al lordo delle ritenute.**

<b>Spese ordinarie al lordo.</b>		<b>Esercizio 1943-44</b>	<b>Esercizio 1944-45</b>
Direzione Generale . . . . .	L.	139.867.913,67	357.183.091,25
Servizio Movimento . . . . .	»	1.800.280.965,69	3.121.620.242,50
Servizio Commerciale e del Traffico . . . . .	»	64.582.174,60	119.982.711,89
Servizio Materiale e Trazione . . . . .	»	659.610.265,31	1.325.357.725,67
Servizio Lavori e Costruzioni . . . . .	»	798.602.976,91	1.638.251.543,21
Linee secondarie a scartamento ridotto (Gruppo Sicilia) . . . . .	»	18.741.338,56	39.215.727,18
Navigazione dello Stretto di Messina . . . . .	»	7.004.528,46	19.108.996,80
		L. 3.488.690.163,20	L. 6.620.720.038,50
 <b>Spese generali attinenti al personale.</b>			
Contributi dell'Amministrazione ai Fondi pensioni e sussidi, e contributo per l'assicurazione del personale sussidia- rio e contrattista, ecc . . . . .	L.	789.699.683,80	974.436.684,34
Spese per assegni e indennità diverse . . . . .	»	1.013.002.303,19	1.779.666.616,10
Gratificazioni . . . . .	»	7.694.904,91	7.342.675,62
Premi di operosità . . . . .	»	11.000.000 —	11.775.951,89
Oblazioni e sussidi ad agenti in servizio, ex agenti e loro famiglie . . . . .	»	5.969.100,55	13.977.593,44
Spese per il servizio sanitario . . . . .	»	6.669.134,20	12.196.805,89
Contributo per il «Dopolavoro ferroviario» . . . . .	»	2.037.960 —	1.451.700 —
Spese per il personale addetto al servizio degli autoveicoli . . . . .	»	3.273.618,65	6.739.925,40
		L. 1.839.346.705,30	L. 2.807.587.952,68
		TOTALE . . L. 5.328.036.868,50	L. 9.428.307.991,18
 <b>Gestione officine.</b>			
Officine di grande riparazione . . . . .	L.	223.029.429,53	384.395.633,42
Officine dei depositi e officine rialzo . . . . .	»	236.698.710,23	558.485.715,85
Officine e cantieri del Servizio Lavori e Costruzioni . . . . .	»	10.265.442,06	12.345.430,69
Centrali elettriche . . . . .	»	3.585.760,75	7.710.211,54
Tipolitografia . . . . .	»	1.844.386,83	6.644.690,89
		L. 475.423.719,40	L. 969.581.682,39
		TOTALE GENERALE . . L. 5.803.460.587,90	L. 10.397.889.673,57

1336641



188811









